ANO 10 ABRIL, 1955 N.º 112

Automóveis & Acessórios

A REVISTA COMERCIAL DO RAMO





NESTE NÚMERO

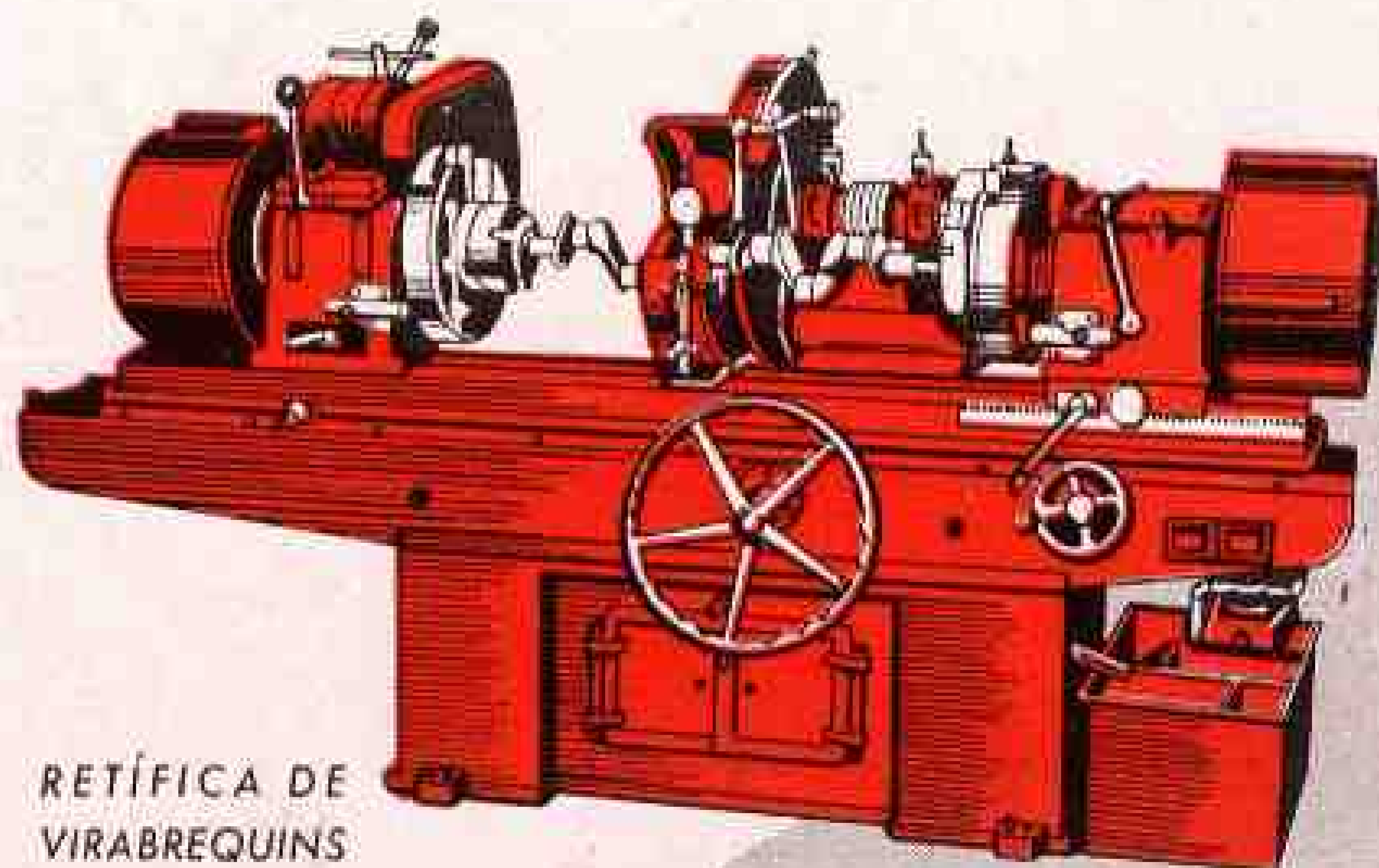
★ Renault, Uma Emprêsa Estatal Que Dá Lucros

★ Sensacional o Novo Fiat "600"

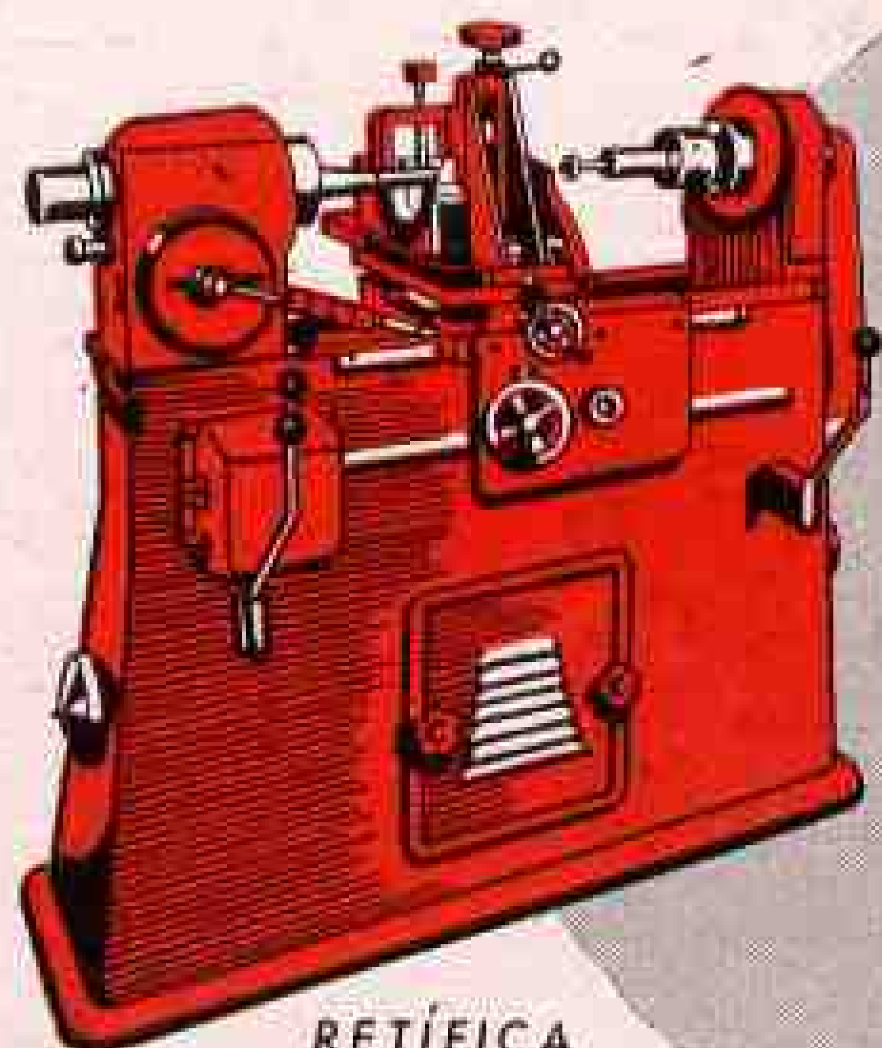
★ Os Novos Caminhões Mack Com Cabina Avançada

★ O Gerente de Uma Emprêsa de Transporte Comercial

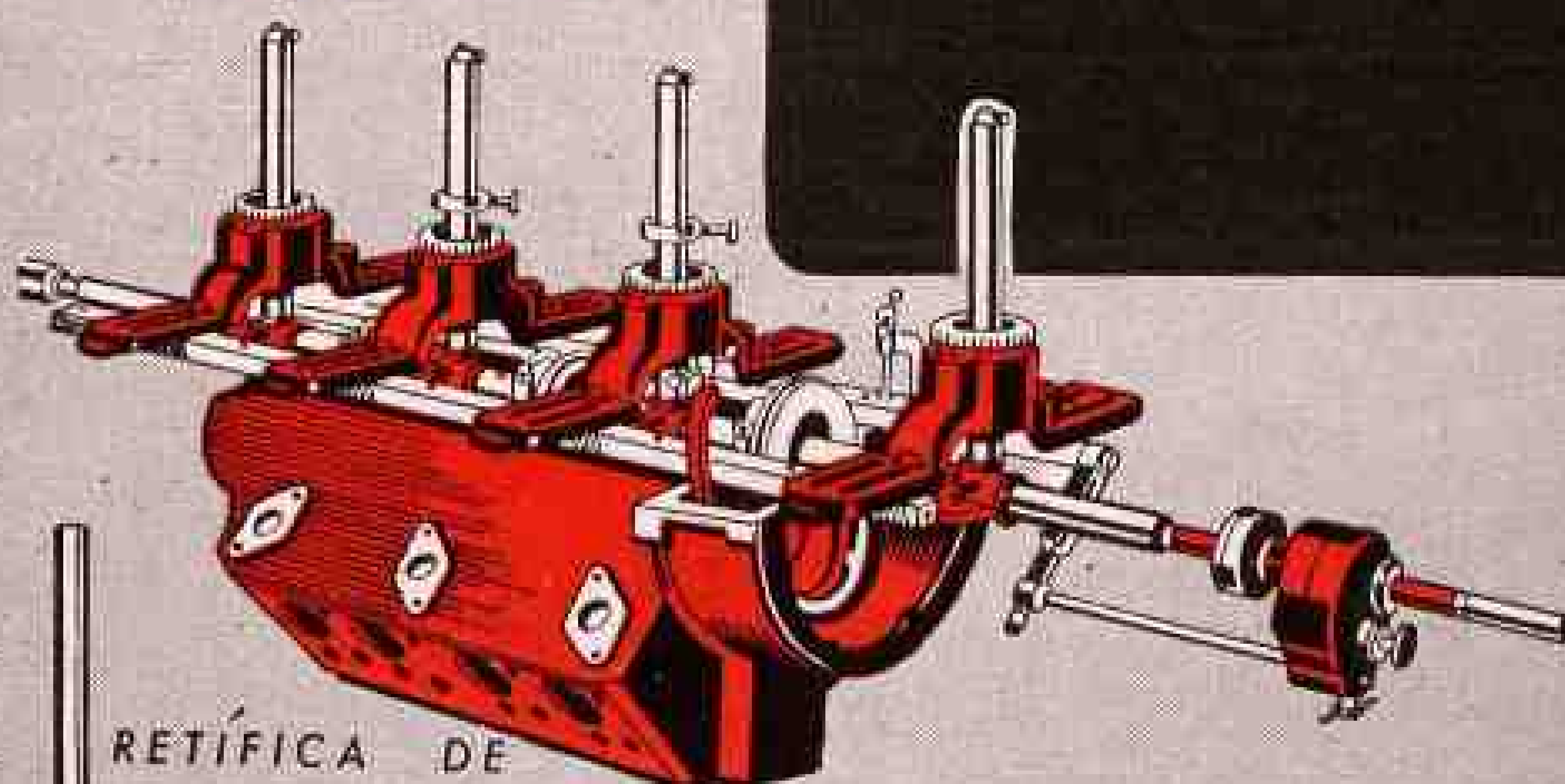
MÁQUINAS PARA RETÍFICAS



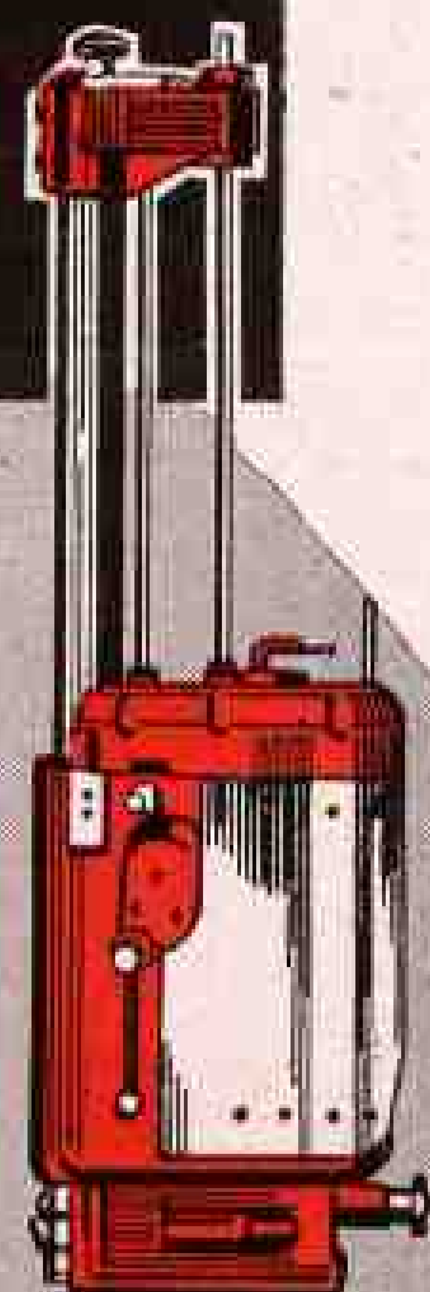
RETÍFICA DE VIRABREQUINS



RETÍFICA DE BIELAS



RETÍFICA DE MANCAIS-CENTRO



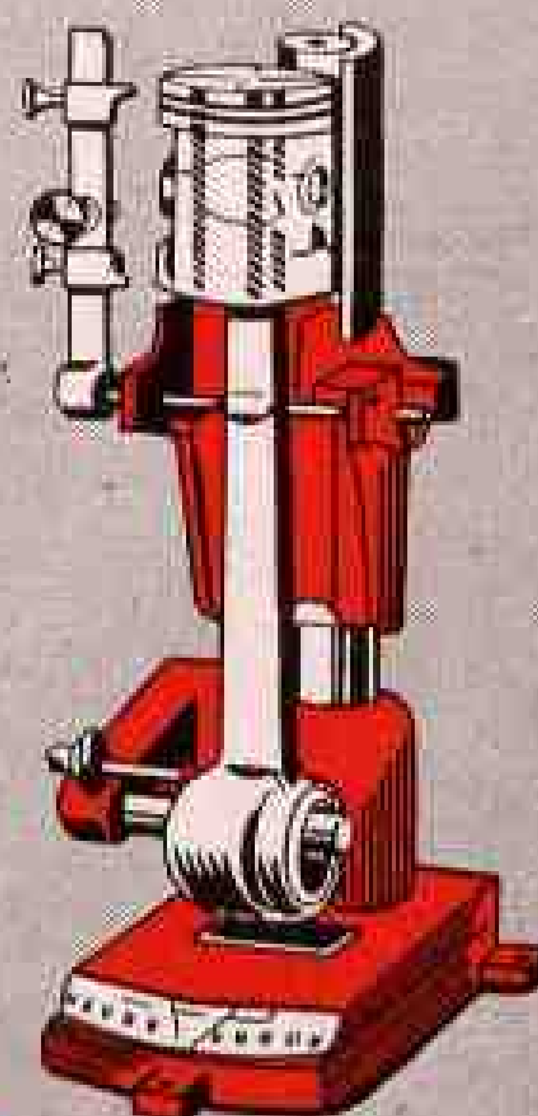
RETÍFICA DE BLOCOS



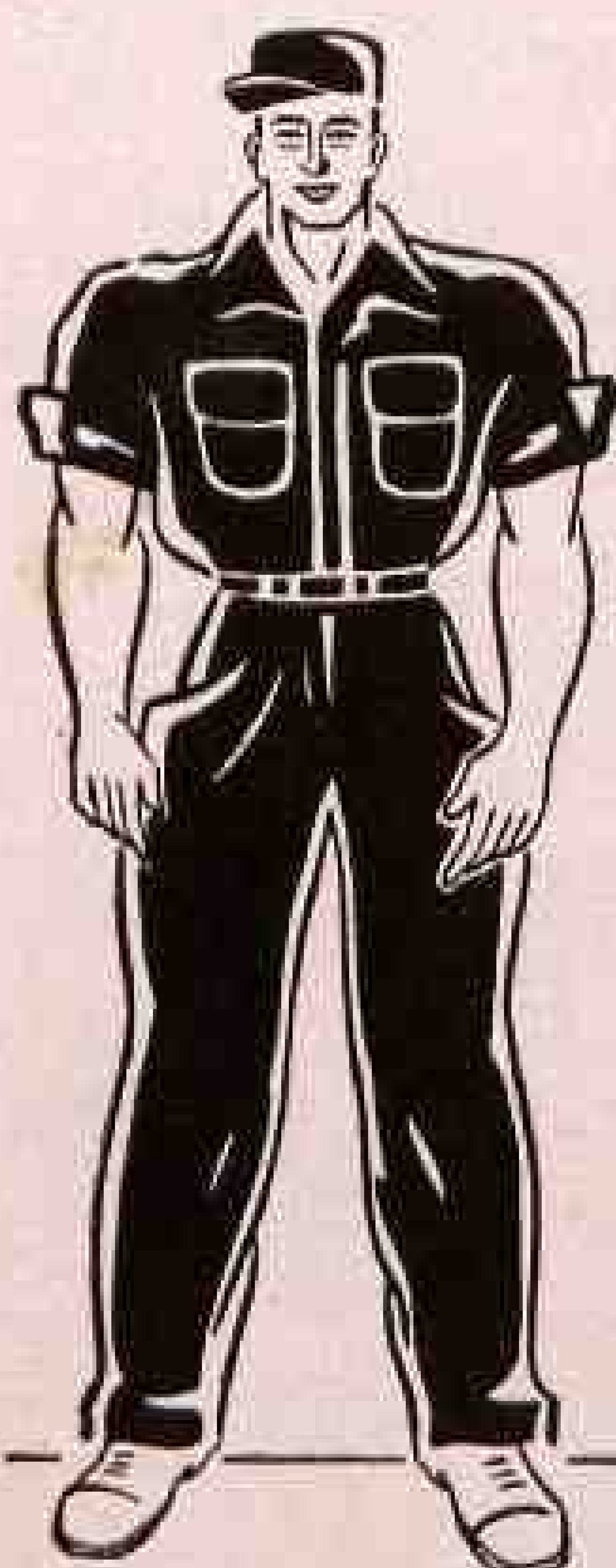
BRUNIDOR DE CILINDROS



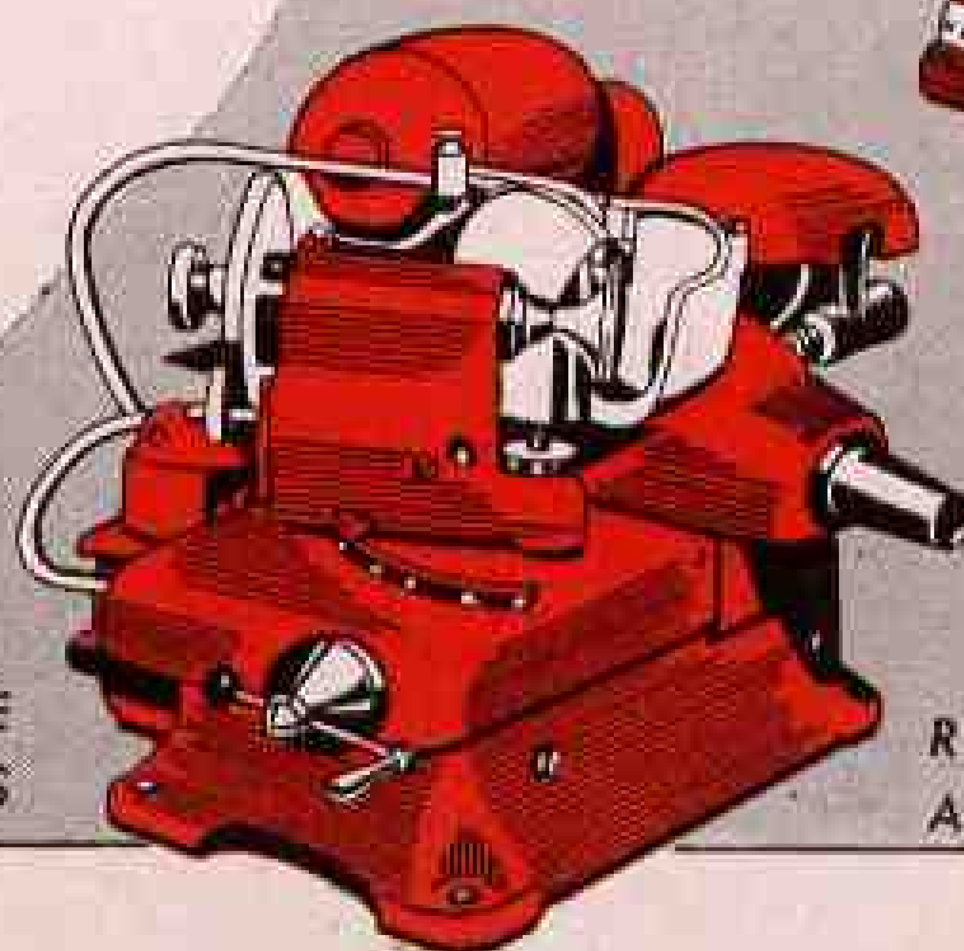
PRENSA HIDRAULICA



ALINHADOR DE BIELAS



CONSULTEM NOSSOS PREÇOS



RETÍFICA DE VALVULAS



RETIFICADORA DE ASSENTO DE VALVULAS

Auto Americano Importadora S. A.

PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS ★

★ PEÇAS E ACESSÓRIOS ★

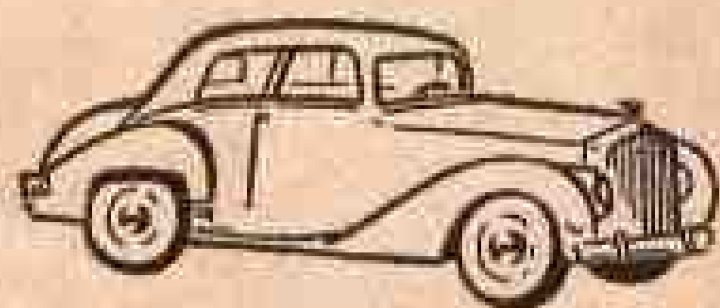
PRODUTOS DE ALTA QUALIDADE ★

Alameda Barão de Limeira, 652

SÃO PAULO

Endereço Telegráfico "AUTOAMERICA" Caixa Postal, 2770

Fones: – VENDAS: 52-5565 ★ ESCRITÓRIO: 52-5863 ★ EXPEDIÇÃO: 52-0999





PEÇAS





"CRÍTICAS"





e quaisquer outras peças para carros europeus e americanos.

Grande e variado estoque, sempre renovado, de peças sobressalentes e acessórios para tôdas as marcas e modelos de automóveis e caminhões, americanos ou europeus.

Encaminhe seus pedidos ao Dept°. de Auto-Peças da Cia. Cipan, e será atendido com a maior presteza, inclusive no caso de peças "críticas".

CIPAN





Depto. de Auto-Peças

Cia. Auto-Lux, agente

no Rio: Rua Evaristo da Veiga, 130 - Caixa Postal 1069

em S. Paulo: Rua da Consolação, 65 - 10.° - Caixa Postal 4887

XAVIER 196

PNEUS
Brasil
B

QUALIDADE — CONFORTO
MAIOR QUILOMETRAGEM

COMPANHIA BRASILEIRA DE ARTEFACTOS DE BORRACHA

MATRIZ:

AV. SUBURBANA, 315/433 — Caixa Postal 1578
Telefones: 28-7187 — 28-7188
Endereços Telegráficos: «Borracha» e «Pneubrasil»
RIO DE JANEIRO

FILIAIS:

SÃO PAULO — São Paulo	M. GERAIS — B. Horizonte	PARANÁ — Curitiba	PERNAMBUCO — Recife
Rua Frederico Steidel, 99/111	Rua Espírito Santo, 834	Rua Pedro Ivo, 305	Rua Aurora, 457
Telef. 52-3820 — 52-3823	Telef. 2-1383 — 4-3949	Telef. 4950	Telef. 3234
End. Teleg. Borracha	End. Teleg. Pneubrasil	End. Teleg. Pneubrasil	End. Teleg. Borracha

USINA DE BENEFICIAMENTO DE BORRACHA

«UZINA HÉVEA»

Manaus — Amazonas — Rua Duque de Caxias, 38
Caixa Postal, 90 — Telefone 1426

ANO 10 ABRIL, 1955 Nº 112

Automoveis & Acessórios

A REVISTA COMERCIAL DO RAMO
PUBLICAÇAO MENSAL

SUMÁRIO

O petróleo da Amazônia ... 5
Como uma jornalista norte-americana vê o comércio do automóvel no Brasil ... 6
Automóveis entrados no Brasil ... 11
A produção mundial de petróleo ... 12
Automóveis, caminhões, tratores, petróleo e dólares ... 14
Renault, uma emprêsa estatal que dá lucros ... 19
Notícias automobilísticas da Espanha ... 23
Sensacional o novo Fiat «600» ... 24
O novo Mercedes-Benz 190-SL ... 26
Carta de Detroit ... 31
Uma nuvem negra na indústria automobilística norte-americana ... 32
«Göta» — um nome que se projetou vitoriosamente no comércio automobilístico ... 35
Diversas notícias ... 38
Apura-se a pesquisa científica na indústria do automóvel ... 58
Estão aí os pneus sem câmara ... 61
O automóvel e o mecânico ... 65
Para o mecânico ... 71
O motor diesel — XII — ... 77

TRANSPORTE COMERCIAL

Os novos caminhões Mack com cabina avançada ... 44
O gerente de uma emprêsa de transporte comercial ... 46
O almoxarifado de uma frota de caminhões ... 48
«Scenicruiser» — maravilhosa concepção transformada em realidade ... 50
Os novos ônibus Daimler-Benz ... 55



NOSSA CAPA — Este é o popularíssimo Renault 4 CV, de que já se venderam mais de 600.000 unidades até janeiro do corrente ano.

Diretor-Proprietário, H. D. Oliveira; **Redator-Chefe,** Mário Rangel; **Redator,** Luiz Storino; **Gerente,** Richard de Avellar; **Secretário,** Nelson Pereira Bastos; **Departamento de Assinaturas,** Maria da Glória Dias.

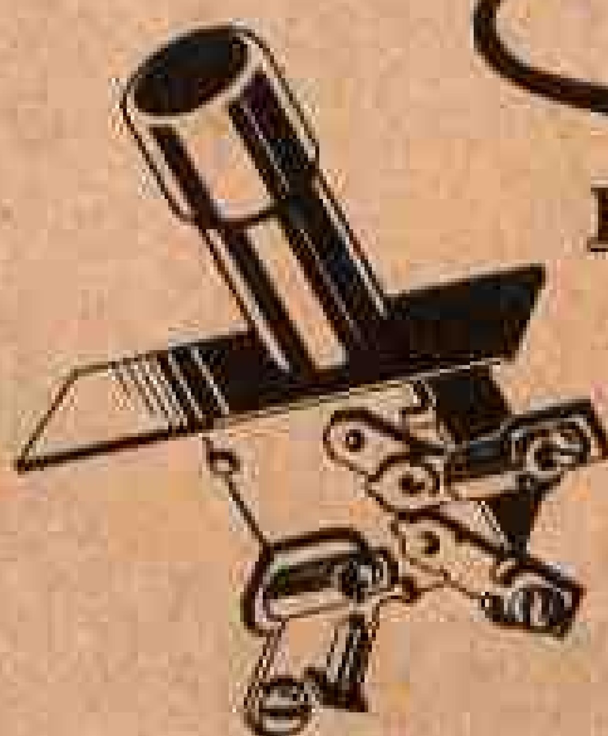
EDITÔRA H. D. OLIVEIRA LTDA.
Redação e Administração
Rua da Quitanda, 20, 5º andar, sala 501 — Caixa Postal, 3446
Enderêço Telegráfico — «Autocessos»
Telefone: 22-0232

Representante em São Paulo — R. M. Garrido, Praça da Sé, 23, Sala 101 — Telefone: 35-4579.
Representante em Curitiba — Eberhard R. Ribeiro, Rua 7 de Abril, 104.
Representative in the United Kingdom: D. W. Commercial Press Services, 5, Netherton Road, St. Margaret's, Twickenham, Inglaterra.

Automóveis & Acessórios — é uma publicação que circula exclusivamente no comércio de automóveis do País. O preço da assinatura por 1 ano (12 números) é de Cr$ 100,00; por 2 anos (24 números) é de Cr$ 150,00 e por 3 anos (36 números) é de Cr$ 200,00. As importâncias em pagamento de assinaturas devem ser remetidas à Editôra H. D. Oliveira Ltda., Cx. Postal 3446, Rio de Janeiro, por meio de vale postal, cheque ou sob registro com valor declarado, a fim de evitar possível extravio no correio.

AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS
Número avulso, Cr$ 10,00 Números atrasados Cr$ 12,00

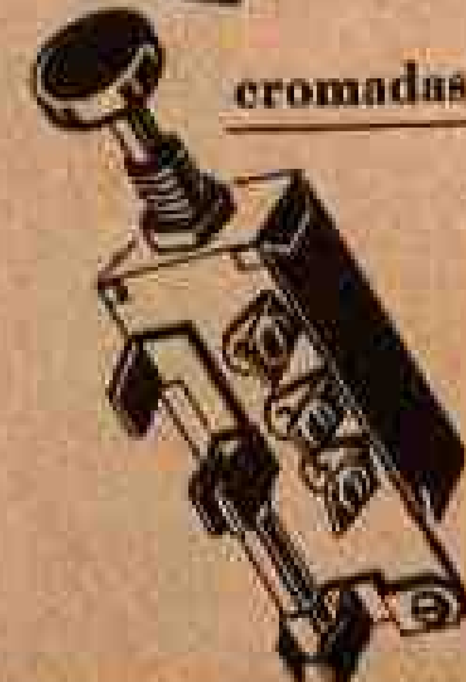
PRODUTOS
Roma
INTERRUPTOR AUTOMATICO DE RÉ
STOP LIGHT SWITCHES
Starter Button

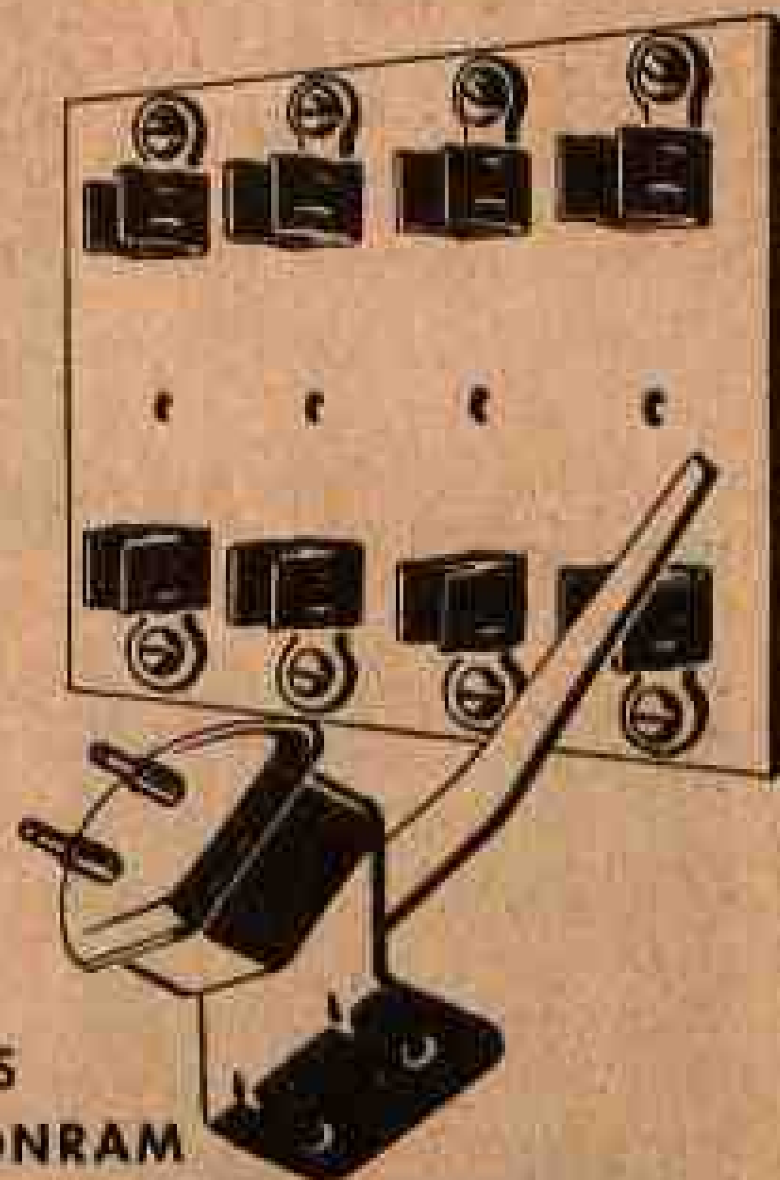


PORTA - FUZIVEIS
Dimer Switch
Interruptor de luz Com e Sem Suporte para Fuzivel



Tipos reforçados com partes cromadas e cadmiadas





PRODUTOS QUE HONRAM A INDÚSTRIA NACIONAL

BREVEMENTE
LANÇARÃO UMA LINHA COMPLETA
DE CABOS PARA VELOCÍMETROS
PARA CARROS AMERICANOS E EUROPÊUS

Walgratz Representações S/A.
RUA MIGUEL COUTO, 141 — SOBRADO
FONE: 43-5045 END. TEL.: «WALGRATZ»
RIO — D. F.
VENDAS SÓ POR ATACADO

MAUÁ AUTO-PEÇAS S. A.

Distribuidores Exclusivos dos Produtos

MICHIGAN DA BORG-WARNER INTERNATIONAL CORPORATION

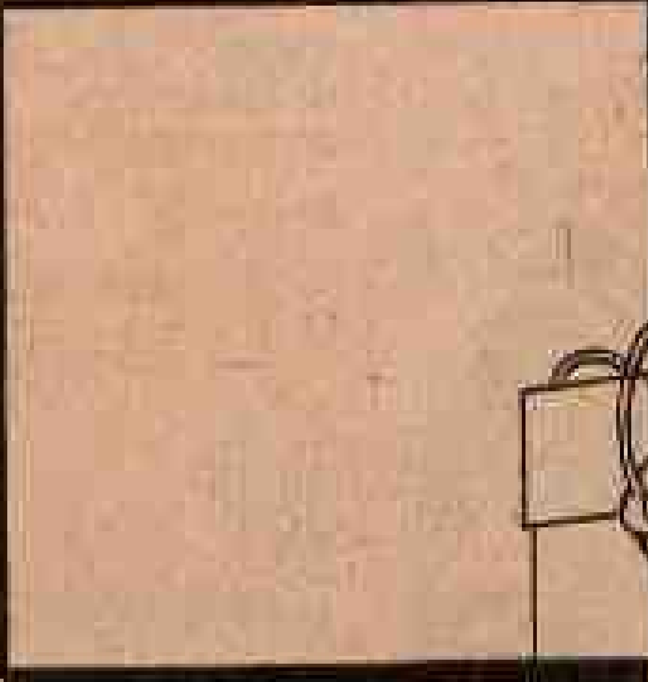
No Distrito Federal, Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo

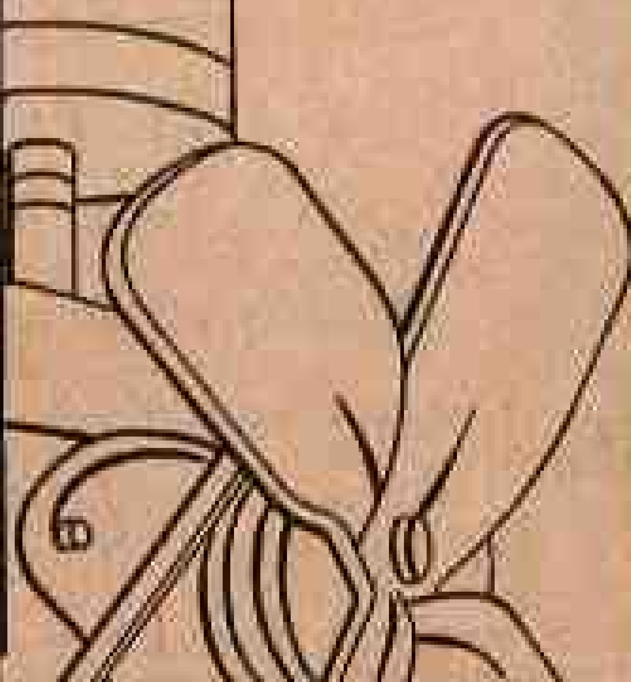
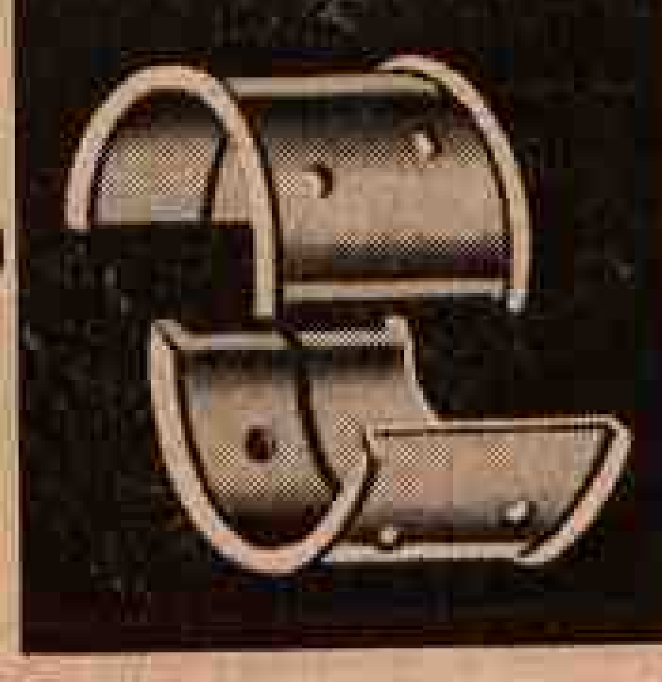
MATRIZ: Rua Francisco Eugênio, 90 — Telefone: 48-8217
FILIAL: Rua Figueira de Melo, 267 e 267-A — Telefone: 28-2469
End. Telegr. "MICHIGAN" — Caixa Postal 4478
RIO DE JANEIRO (São Cristóvão)

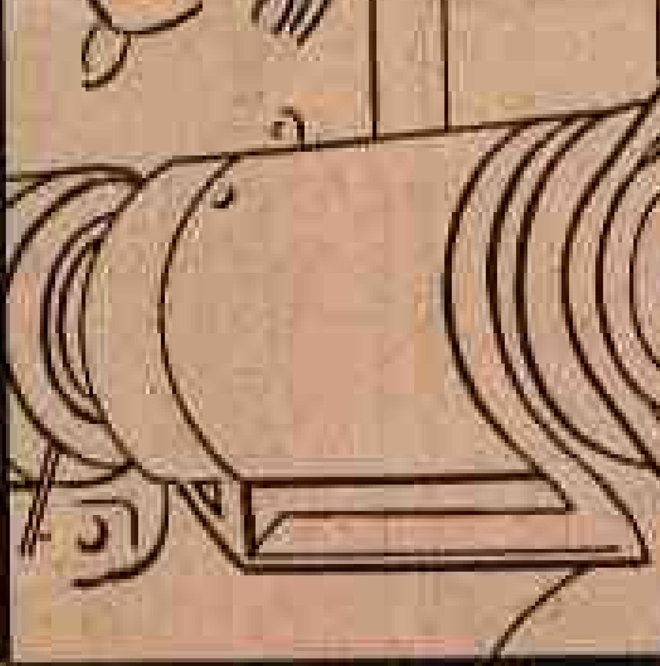
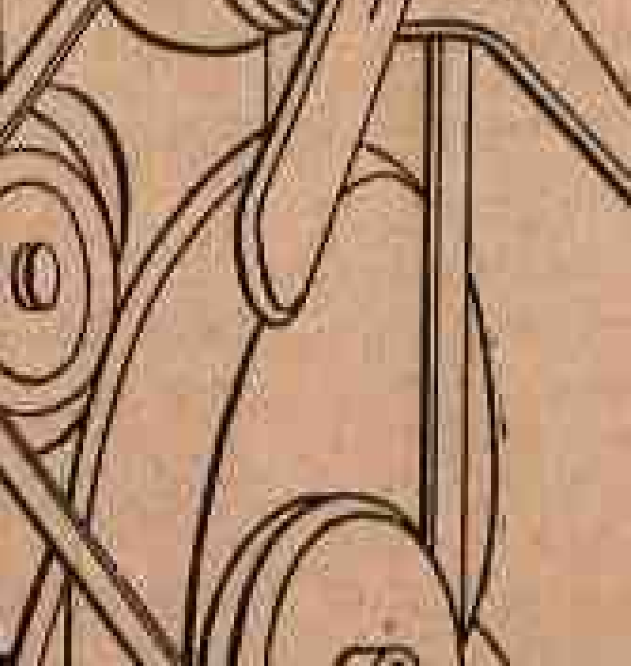


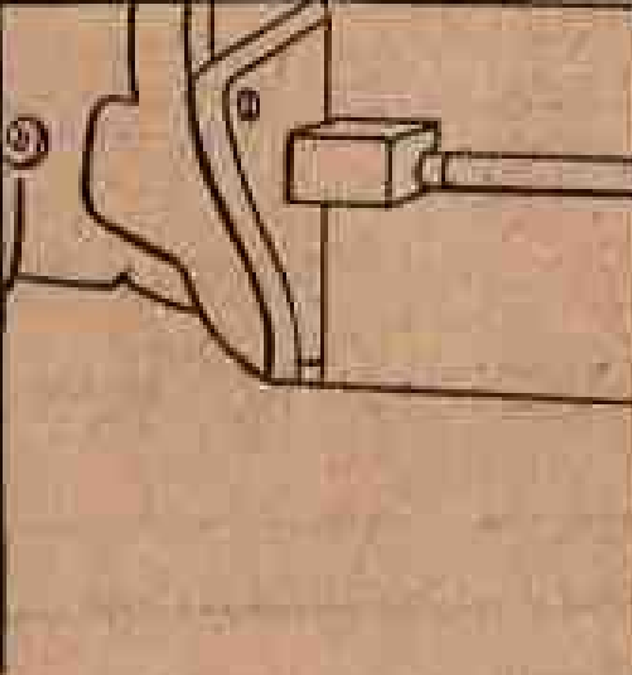
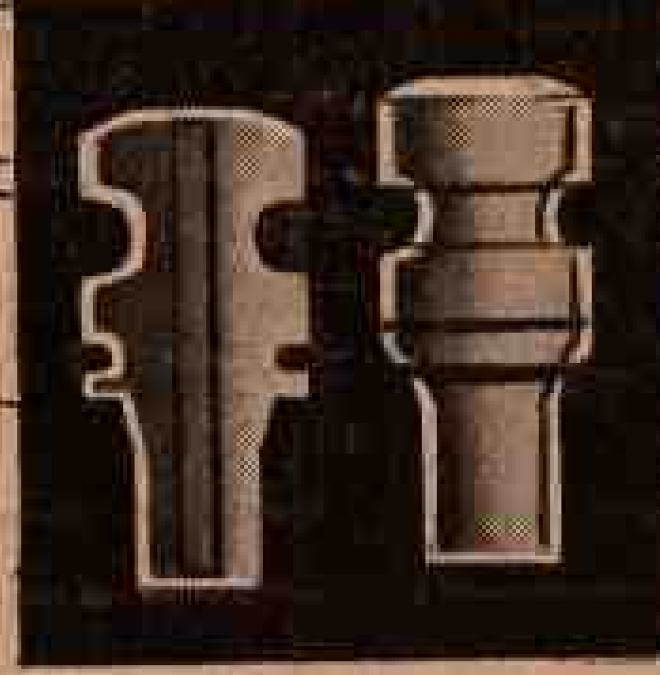
LINHA COMPLETA DE PEÇAS PARA REFORMA DE MOTORES À EXPLOSÃO

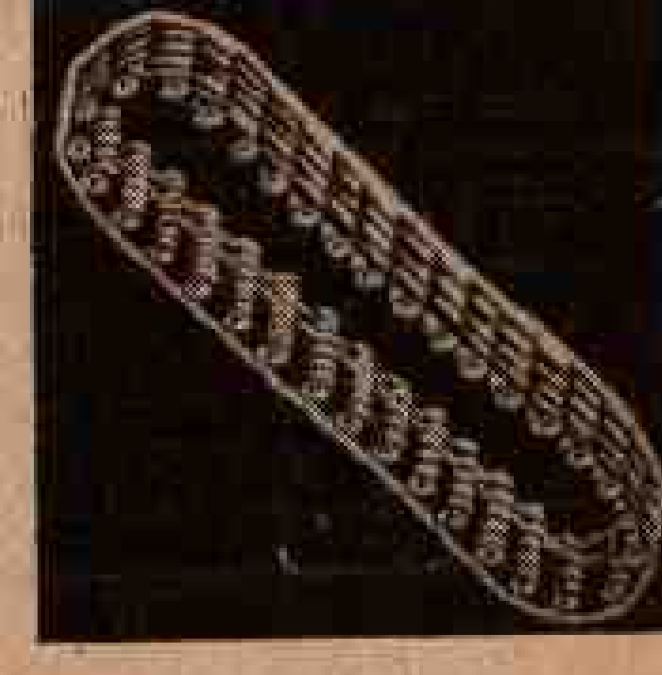






O Petróleo da Amazônia

NEM um só brasileiro deixou de alegrar-se com a notícia da descoberta da existência de petróleo em Nova Olinda. O fato de haver jorrado petróleo em uma região sedimentar que abrange 4.500.000 quilômetros quadrados torna importantíssima esta verificação, pelas possibilidades de encontro de muitos lençóis ou bolsões.

As explosões de entusiasmo foram intensas e mais uma vez a emoção sufocou completamente o raciocínio, pois muita gente supôs que esta descoberta equivalia à solução do problema do petróleo no Brasil, o que infelizmente está muito longe.

Há 18 anos atrás o sr. Getúlio Vargas comunicava pelo rádio a descoberta do petróleo no Recôncavo baiano e, nessa época, registraram-se idênticas manifestações de entusiasmo e as mesmas ingênuas suposições, cuja inanidade a fria realidade se encarregou de mostrar: menos de 5 por cento das necessidades do consumo do Brasil e uma exploração lenta, irremediàvelmente lenta.

Devemos ter otimismo, pois otimismo é meia vitória e é a fôrça que conduz ao êxito.

O excesso de otimismo, porém, é prejudicial.

Histórico do petróleo na Amazônia

A existência de petróleo na bacia amazônica era considerada absolutamente provável há muito mais tempo do que se presume. Já em 1917, quando mal se iniciava a era do petróleo, um grupo de cientistas brasileiros fazia o primeiro reconhecimento geo-físico na região, por mera curiosidade científica. Em 1926, outro grupo de pesquisadores interessados na produção carbonífera concluía pela maior probabilidade da ocorrência de petróleo.

Depois destas duas datas, foram realizadas outras investigações, de que temos parcas notícias, pois os pesquisadores eram estrangeiros e agiam por conta de companhias particulares. Sabe-se que chegou a haver um pedido de concessão de áreas ao govêrno do Amazonas, em 1930, da parte de uma grande emprêsa petrolífera norte-americana, negócio que ficou interrompido pela revolução daquêle ano e não mais foi proposto, após a aprovação do novo Código de Minas do govêrno revolucionário. Também se diz que, em 1938, geólogos estrangeiros procederam a outra prospecção, cujos resultados também permaneceram desconhecidos do govêrno brasileiro.

Foi em 1946, todavia, que o Conselho Nacional do Petróleo levou «a peito» a tarefa de pesquisar o petróleo na bacia amazônica. Sob a direção do engenheiro Décio Oddone, foram organizadas as primeiras perfurações, uma na foz do rio Tocantins, outra na ilha de Marajó e uma terceira no Rio Capim, em Badajós. Enquanto a única sonda disponível funcionava num dêstes pontos de cada vez, turmas especializadas de prospecção efetuavam o levantamento geológico em outros pontos. No Tocantins, a sonda atingiu 4.027 metros, em Cururu (Marajó) 3.900 metros e, no Rio Capim, 2.200 metros de profundidade, tôdas as perfurações com resultados negativos, embora nem sempre tivessem cumprido integralmente a tarefa de esgotar as possibilidades de investigação em profundidade.

Decidiu-se depois o Conselho Nacional do Petróleo a investigar a região do Rio Madeira, escolhendo o local denominado Nova Olinda. A perfuração foi iniciada no dia 4 de novembro de 1953 e o petróleo jorrou a 13 de março dêste ano, o que significa que a sondagem durou 1 ano, 4 mêses e 9 dias. Enquanto isso, prossegue simultaneamente a perfuração com outra sonda em Alter do Chão, no Rio Tapajós, a 40 quilômetros de Santarém, já com cêrca de 2.600 metros de profundidade.



Tôrres como esta, às centenas, é do que o Brasil precisa, e com urgência

Quando faltam recursos, os prazos são desanimadores

De 1946 a 1955, transcorreram nada menos de 9 anos, com penoso sacrifício de uma pequena equipe de engenheiros, que manobravam primeiro uma sonda e, agora, duas sondas, enfrentando a natureza bravia e adversa. E assinale-se que o resultado foi surpreendente, pois, em 4 perfurações, uma logo se apresentou positiva, quando se sabe que, mesmo em áreas reconhecidamente ricas em petróleo, a proporção média é de 1 perfuração positiva em cada 10.

— Quando estará a Amazônia em condições de abastecer o Brasil?

A esta pergunta respondem os sôfregos acenando com prazos incríveis, de 2 anos, de 1 ano mesmo.

Ora, para a produção das nossas necessidades dentro de dois anos, estimadas em cêrca de 150.000 barris diários, seriam necessários nada menos de 150 poços em funcionamento, com a excelente média de 1.000 barris para cada. Se todos os poços perfurados no lençol dessem petróleo, o que é muito difícil, era preciso que cada tôrre perfurasse 4 poços em dois anos (seis meses para cada), demandando o emprêgo de nada menos de 37 sondas (existem apenas duas atualmente no Amazonas). Assim, na base de 1 para 10 de descoberta, seriam necessárias nada menos de 370 sondagens em dois anos.

A sonda de Nova Olinda custou um milhão de dólares. Os técnicos americanos são caríssimos. As despesas aí, fora as de pessoal, sobem a 50 mil cruzeiros por dia.

O material que possuímos e o que precisamos

A perfuração do primeiro poço de Nova Olinda levou 1 ano, 4 meses e 9 dias.

Os outros poços a serem perfurados na mesma região já conhecida levarão 7 meses (cada 1).

A sonda de Nova Olinda já tem um destino prefixado. Vai ser transferida para o rio Abacaxi, afluente do Madeira, a cêrca de 30 quilômetros de distância, para tentar nova sorte noutras paragens. As provas geofísicas, os terremotos artificiais provocados a dinamite e outros indícios aconselham a intensificação da pesquisa no rio Abaca-

Para garagens e
OFICINAS DE VULCANIZAÇÃO

Máquinas para vulcanizar pneus e câmaras de ar

STENORIZER



Elétro-automático
110 ou 220 volts

Remendos e Plaquetas
STENOR
os mais resistentes, de borracha e de lona. Colocados com a máquina Stenorizer são o máximo em perfeição e segurança.

Válvulas — Cola-cimento
Carregadores de Baterias "CHUBBY"
Solicitem folhetos e listas de preços a
STENORIZER DO BRASIL LTDA.
Rua Capote Valente, 385 - Fone: 8-8676
Cx. Postal 11.025 (Bairro de Pinheiros)
End. Telgr. "Stenorizer" - SÃO PAULO

OPORTUNIDADE COMERCIAL

Firma do Distrito Federal, fabricante de material elétrico para automóveis, deseja entrar em contacto com firmas de qualquer Estado, bem relacionadas no atacado, que desejem representá-la com exclusividade no seu Estado, a base de comissão.

Só serão tomadas em consideração cartas contendo referências comerciais e bancárias e outras que por ventura possam interessar.

Cartas para CIAPEL LTDA., Estrada Vicente de Carvalho, 426, Rio de Janeiro, Distrito Federal.

xi, cujo subsolo poderá ser uma continuação do de Nova Olinda.

Mas por que não temos sondas? perguntarão os mais exaltados. Temos, sim, várias delas. Perto de dez se acham na Bahia e dali não podem ser retiradas sem grave prejuízo para a continuidade da produção, a única que se acha organizada no país. Há um programa de produção de 20.000 barris diários que deve ser alcançado depressa e o Recôncavo só está produzindo para a refinaria de Mataripe, na base de 6.000 barris diários. E há também outras sondas, muito poucas, espalhadas no país em trabalho pioneiro, inclusive em Riachão, Santa Catarina.

Por que não compramos mais sondas? A Petrobrás assim o fêz e espera mais oito, encomendadas nos Estados Unidos. E mais não compra porque não dispõe dos dólares suficientes, nem o país está em condições de suportar maior sangria nas suas disponibilidades no exterior. Enfim, é o círculo vicioso dos países pobres que não se desenvolvem porque não têm recursos para se desenvolverem, dependendo das importações para subsistir.

Como uma Jornalista Norte-Americana Vê o Comércio do Automóvel no Brasil

O Brasil clama por automóveis e caminhões mas a inflação o sufoca

A Sra. George M. Solum, presidente da junta de diretores da conhecida publicação norte-americana «Automotive News», que há 29 anos se edita em Detroit, passou recentemente pelo Brasil e em correspondência para o seu jornal fala sôbre o que viu e observou em nosso país no setor do comércio do automóvel.

Uma das primeiras surprêsas da jornalista foi avistar no centro da capital uma luxuosa loja de automóveis em que estava exposto... um caminhão. Tratava-se da Companhia Cipan, a conhecida distribuidora de produtos Chrysler que, na falta de autos, expunha um caminhão Fargo, também de sua distribuição.

Vamos passar a palavra à Sra. Solum, que assim escreve em um de seus artigos para o «Automotive News»:

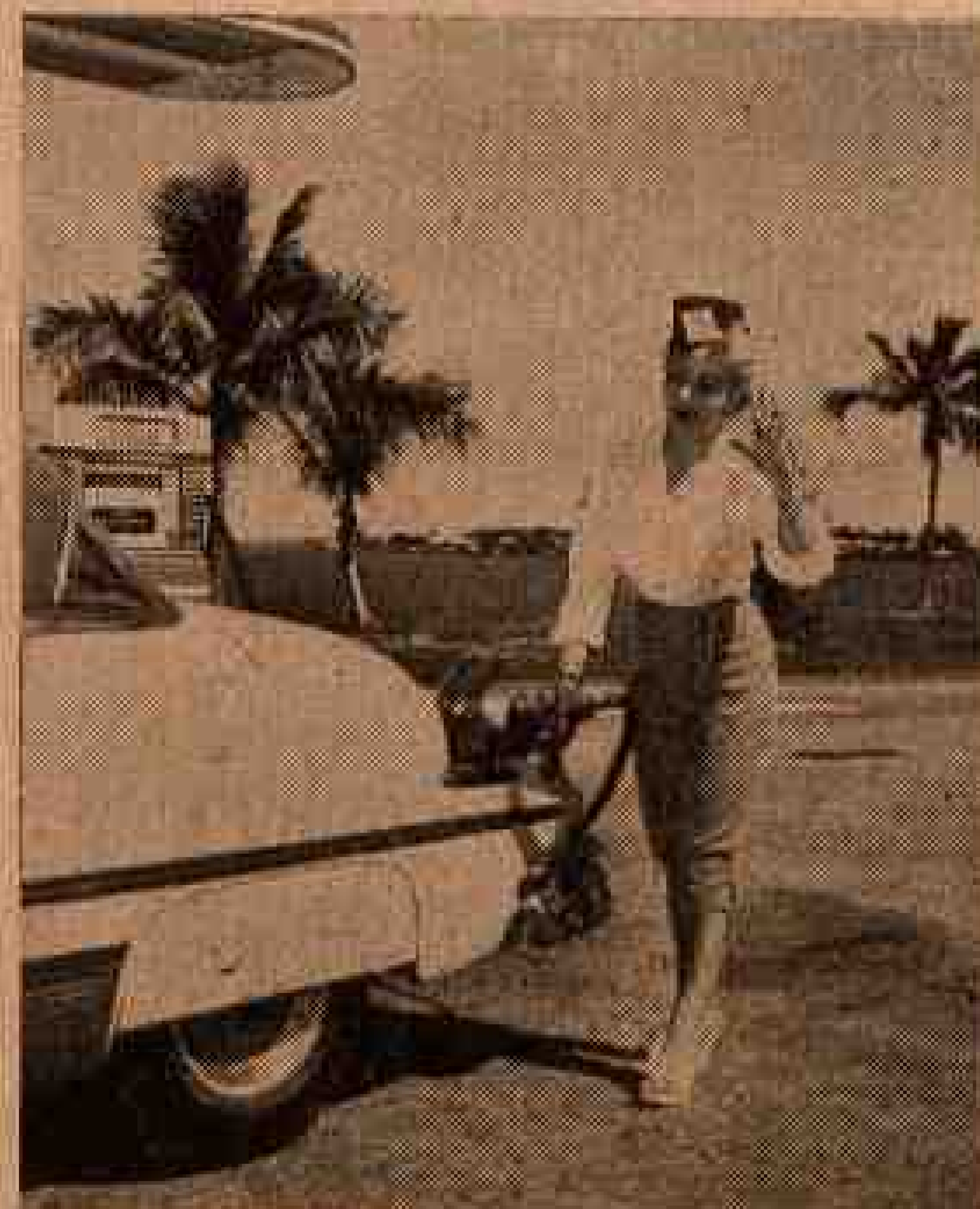
«Malgrado tremenda procura de automóveis novos, a espiral inflacionária paralisou virtualmente as vendas de carros no Brasil, êste grande país conhecido como «o gigante adormecido do Hemisfério Ocidental».

Podemos dizer que o gigante está nêste momento sofrendo as dores do despertar, do crescer. Ouve-se por tôda parte um clamor por automóveis e caminhões novos e nada se pode fazer para atender êsse clamor, pelo menos em futuro próximo.

Os decretos e regulamentos de câmbio e do comércio exterior, devidos à carência de dólares, eliminaram pràticamente o mercado de carros novos. As linhas de montagem da Chrysler, Ford e General Motors estão fechadas. Espera-se que retomarão atividade quando a situação econômica se estabilizar neste país.

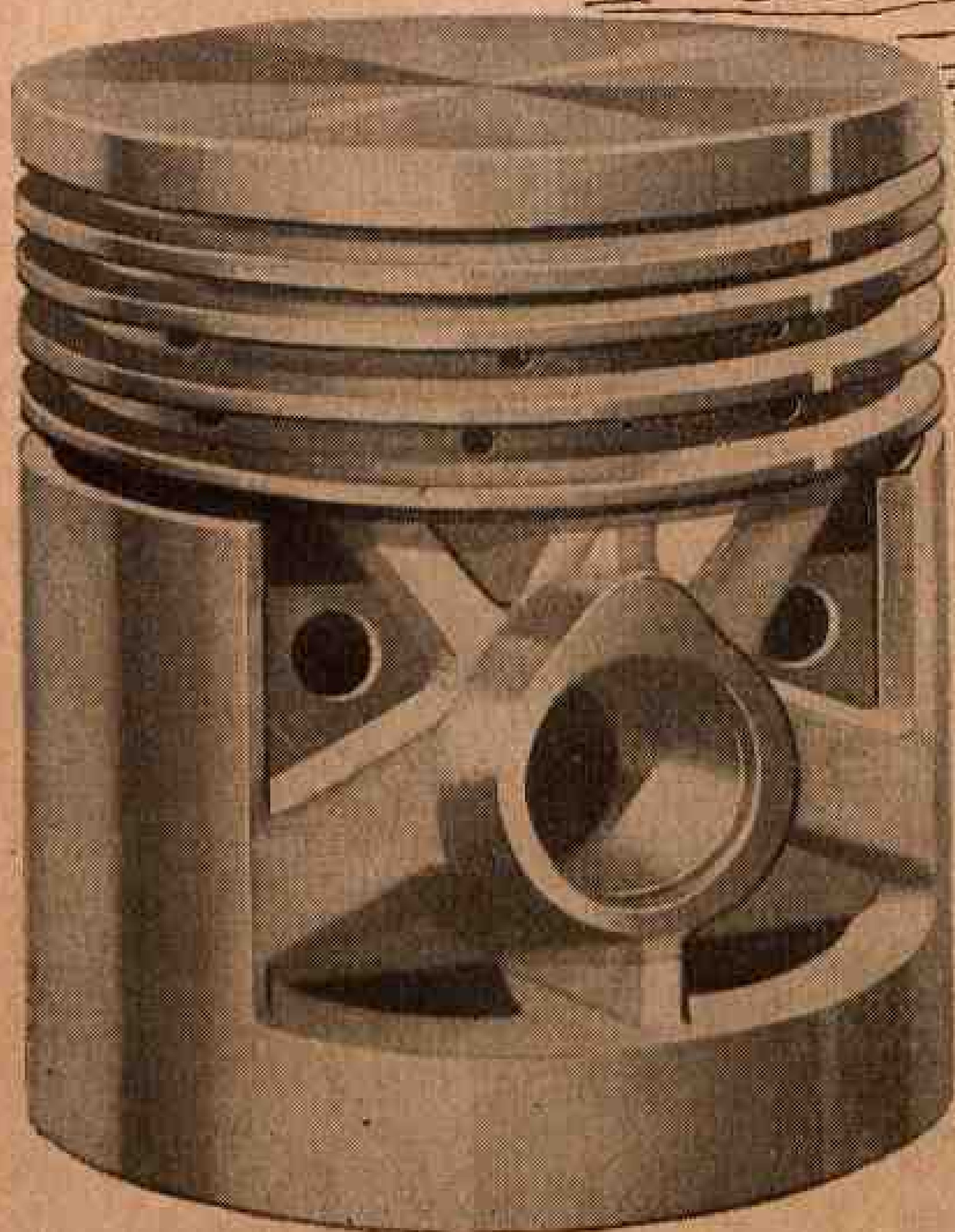
O transporte tem de fazer-se todo, pois, pelos veículos que existiam no Brasil antes de explodir a crise financeira. Não existe proibição de importação, mas os automóveis novos só poderiam vir se os agentes conseguissem os dólares para pagar as importações e se houvesse compradores dispostos a pagar os preços astronômicos causados pela inflação.

A procura maior é de caminhões, de certo porque o transporte no país se faz em grande proporção por êste tipo de veículo. Mesmo as vendas de caminhões, porém, estão severamente restringidas, por causa do câmbio e



PARA O PRAZER DO TURISTA — O turista que chega aos limites da Flórida encontra êste Pôsto de Serviço em que a gasolina é vendida por belas jovens, numa bela paisagem. O comprador tem ainda direito a um copo de suco de laranja, grátis.

Pistões MAHLE



garantidos por 30 anos de experiência mundial

- ★ máximo de precisão
- ★ absoluta uniformidade
- ★ perfeito desempenho do motor

Fabricados no Brasil pela

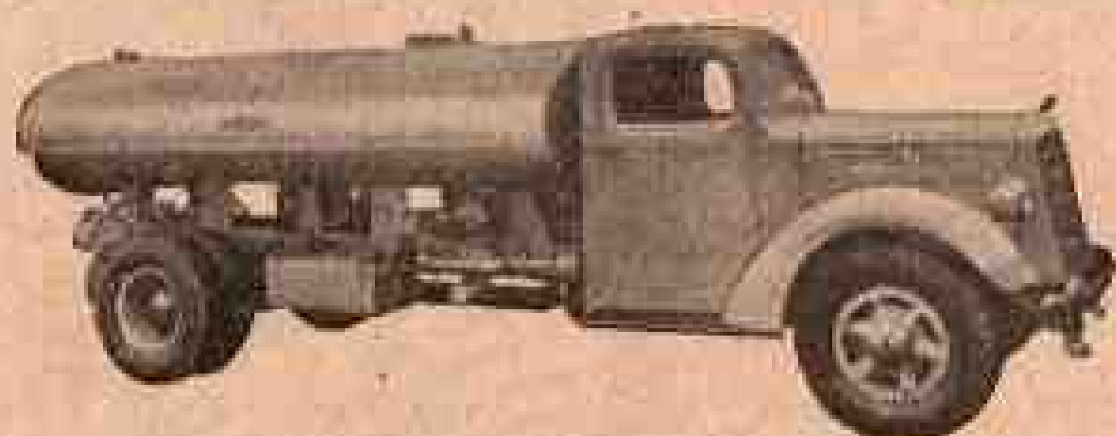
METAL LEVE S/A

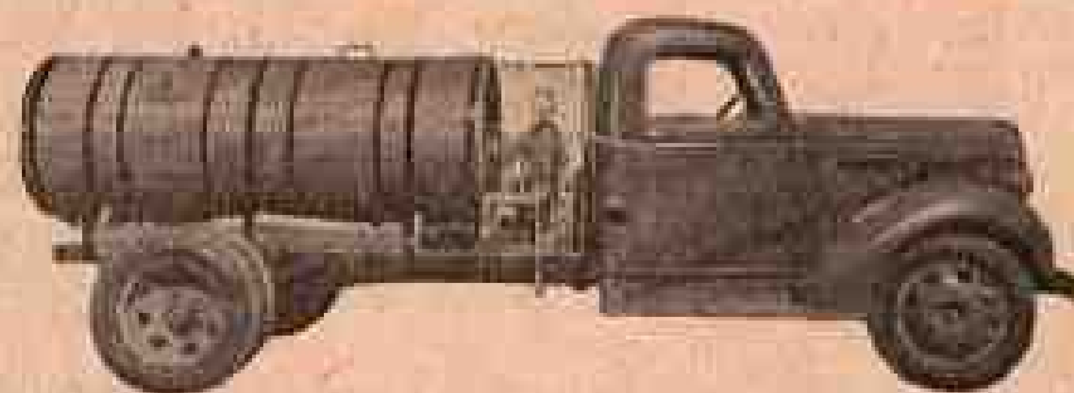
Rua da Independência, 480 - Fones: 32-8634 - 37-7478
Cx. Postal, 6567 - End. Telegr. METALEVE - São Paulo

Norton - 6.50(

Equipamentos ITAÚNA para chassis de caminhão

Construidos inteiramente com material de primeira qualidade. Projetados e executados com a mais moderna técnica, obedecendo a rigorosos princípios de simplicidade, resistência e estabilidade. Os equipamentos «ITAÚNA» adaptam-se a todos os tipos de chassis, obtendo o máximo de eficiência e durabilidade. Consulte-nos para informações técnicas e orçamentos sem compromisso.


Irrigadores


Pulverizadores


Frigorifico


Carros Tanques



Carros para Bombeiros


Coletores de lixo


Carros para transporte de carne


Carros Tanques


Basculantes


Basculantes



COMPANHIA MECÂNICA ITAÚNA S. A.

Rua S. Bento, 500 - 10º - Tel. 32-3178
End. Tel. "ANUATI" - Cx. Postal, 3316
SÃO PAULO

porque a rápida desvalorização do cruzeiro impossibilita prever-se qual será o preço de entrega.

O visitante que vem do exterior não tem impressão de carência de automóveis, ao passear nesta bela capital. O trânsito é tão intenso como em Detroit ao amanhecer. Disseram-me que em São Paulo, grande centro industrial, o tráfego é ainda mais intenso.

Oitenta por cento do transporte inter-urbano brasileiro se faz por meio de caminhões, isso devido às deficiências dos outros sistemas de transporte, como o ferroviário.

Os gêneros alimentícios, por exemplo, são transportados quase exclusivamente por caminhões. Transporta-se muito pouco alimento perecível, pelas dificuldades de transporte.

Os brasileiros têm esperança que um dia a produção da fronteira próxima dos Andes seja consumida nas cidades da costa do Atlântico. No momento, porém, existem rodovias exclusivamente na orla atlântica. São rodovias locais e umas poucas estradas inter-estaduais, porém formando rêde fragmentária. Daí a dificuldade de viajar de automóvel para o hinterland.

O transporte aéreo está muito desenvolvido e bem assim existem inúmeros rios navegáveis. Sob êste último aspecto, o Brasil ocupa o 2º lugar na estatística mundial, com o incrível número de 27.300 milhas de rios navegáveis. Só o rio Amazonas, por exemplo, é navegável na extensão de 1.700 milhas.

Não há um automobilista no Brasil, porém, que não estivesse disposto a trocar de boa vontade as 27.300 milhas de «estradas líquidas» por boas rodovias de primeira classe.

Hoje, por causa da situação financeira, o automóvel e o caminhão são considerados objetos de luxo no Brasil. Na verdade, porém, êles são também uma necessidade.

Muitos brasileiros dizem-me que «o automóvel é uma necessidade para o Brasil, como para outras nações do mundo, mas que para o Brasil a necessidade é maior. O Brasil desenvolveu-se e tomou impulso com a introdução do automóvel, quando êste tornou-se um meio importante de transporte. Transporte, eis do que precisamos e que lamentàvelmente não temos».

Em tempos normais, automóveis e caminhões eram anunciados com grande intensidade nos jornais e revistas. A publicidade em rádio é pequena e, quanto a televisão, não existe virtualmente aqui.

Disse-me um agente que, antes da inflação, de cada três vendas de automóvel, duas eram conseguidas pela publicidade.

No Brasil, o mercado de carros novos não depende do envelhecimento dos veículos porque êstes, por serem muito caros, são conservados por muito mais tempo do que nos Estados Unidos.»



RESOLVENDO O PROBLEMA DO ESTACIONAMENTO — Esta moderníssima e central garagem de São Francisco tem capacidade para 1.200 carros e permite entrar ou sair em 2 minutos.

FILTROS de ÓLEO

Eureka

MARCA REGISTRADA

prolongam a vida do seu motor!



Feitos de estopa de 1.ª qualidade e são garantidos para 8.000 Km.

MECHANICA URANIA LTDA.

Fab. 1: Av. França 476 - Fab. 2: Rua Ant. Joaquim Mesquita, 561 - Pôrto Alegre

SILENCIOSOS



CANOS DE ESCAPAMENTO



Atacadistas especializados em escapamentos.

Oferecemos os inigualáveis produtos FAMOR a preços sem concorrência.

Aceitamos pedidos do interior para agentes e revendedores, mediante condições excepcionais e com máxima rapidez.

Pôsto de Escapamentos

UNICO LTDA.

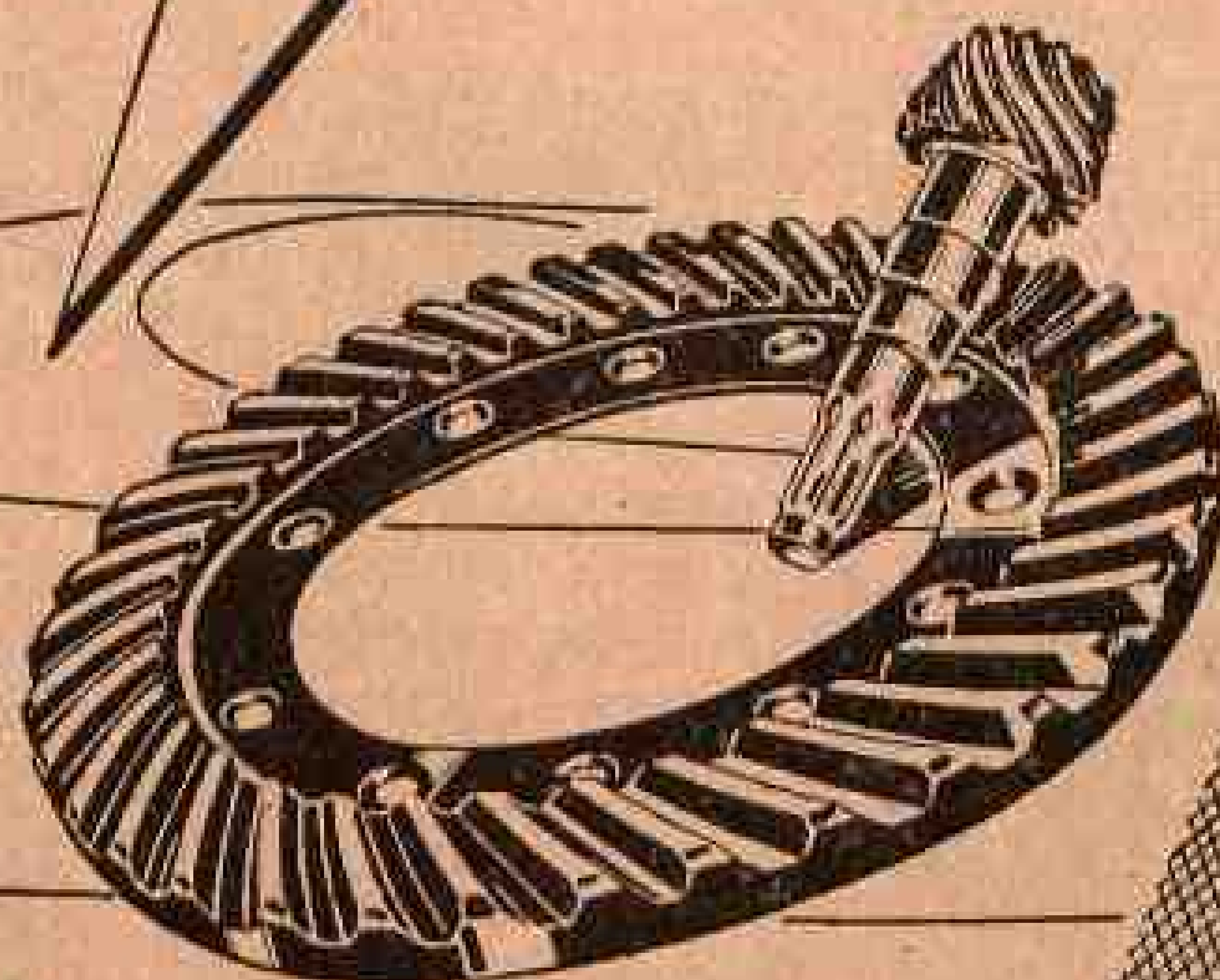
Pôsto Nº 1 PERDIZES Rua Lavradio, 319 Fone: 51-8793

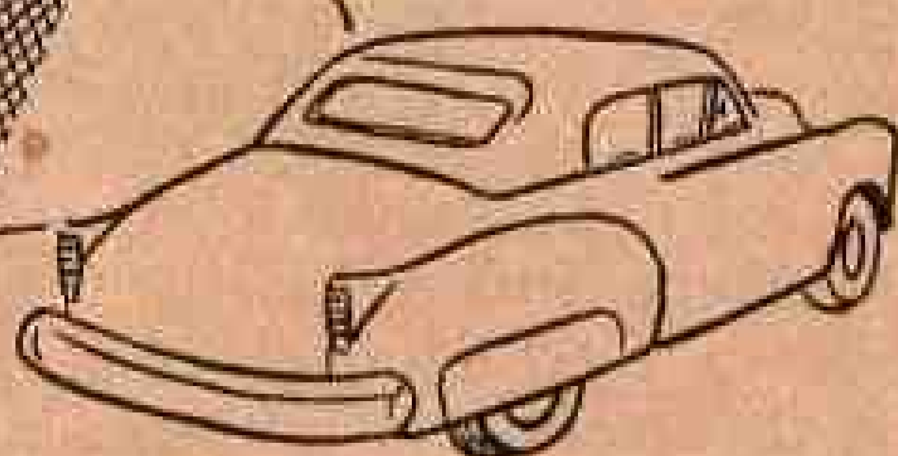
Pôsto Nº 2 BRAS Rua Paulo Afonso, 165

SÃO PAULO

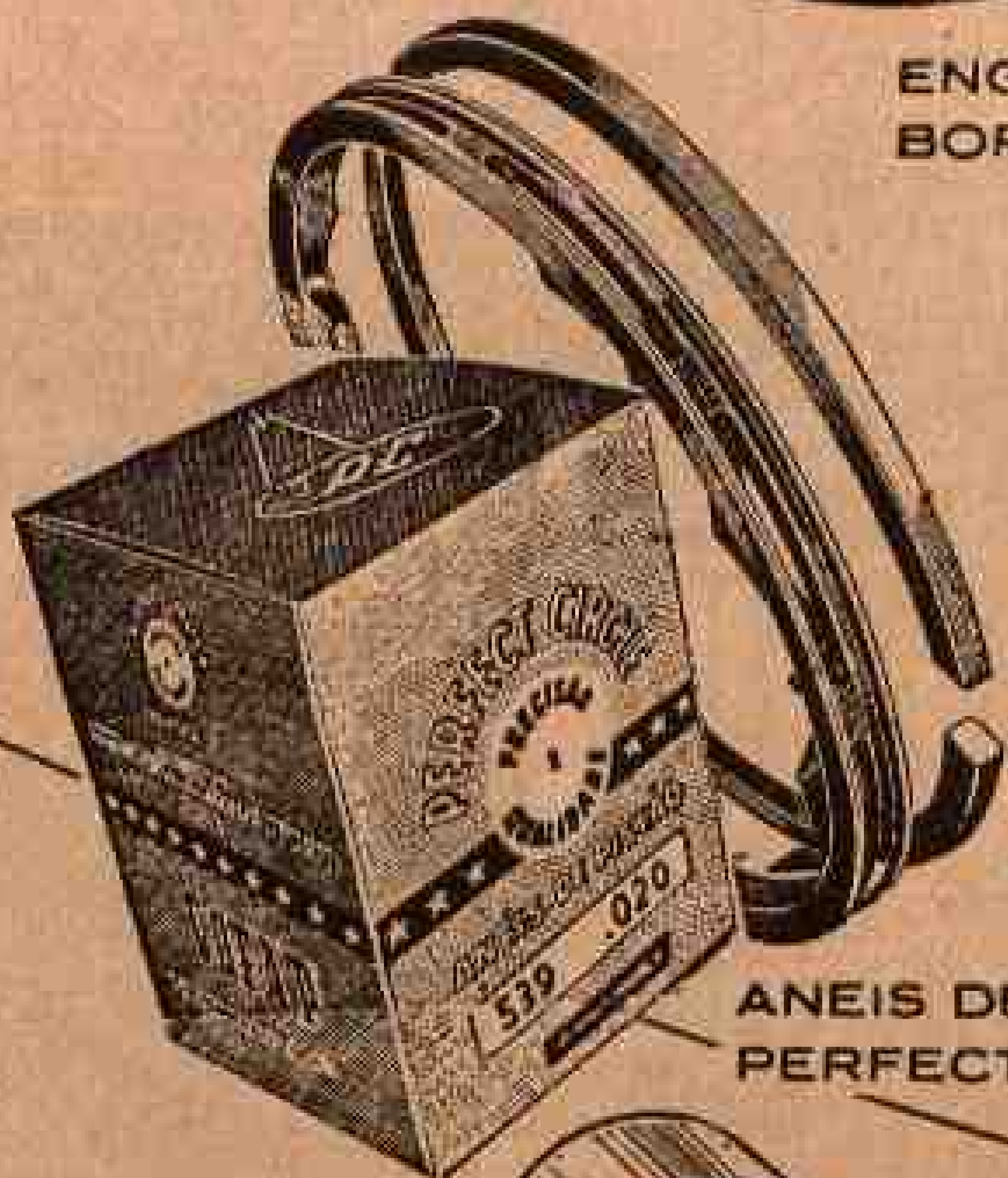
Seu carro vai bem...

com peças de qualidade!



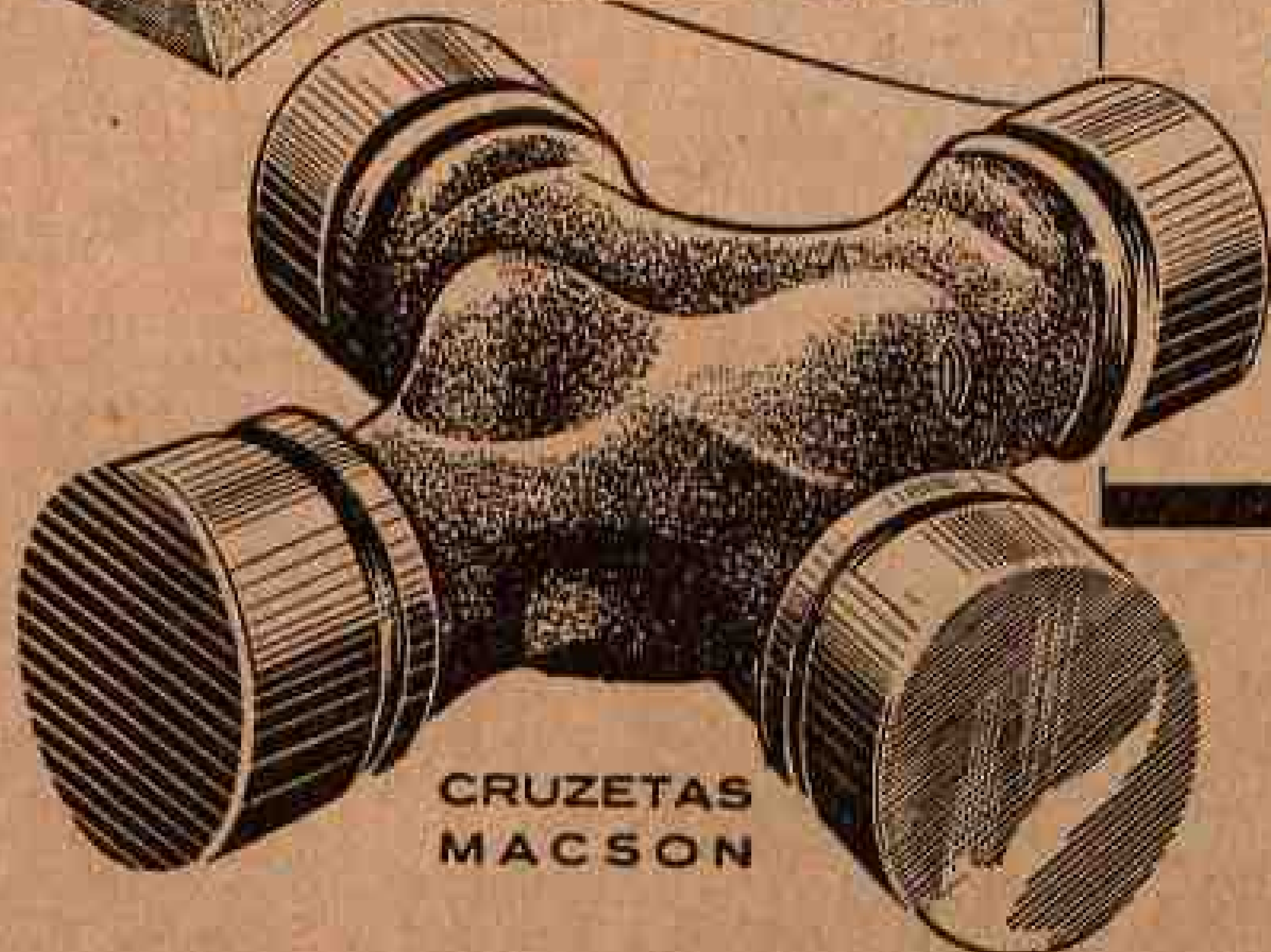


ENGRENAGENS
BORG-WARNER



ANEIS DE PISTÃO
PERFECT-CIRCLE

- ANEIS DE PISTÃO
- ENGRENAGENS
- CRUZETAS



CRUZETAS
MACSON

o maior estoque de peças do sul do país.

Hermes Macedo S/A

uma tradição em peças e acessórios para automoveis e caminhões

Automóveis Entrados no Brasil

MALGRADO tôdas as medidas restritivas, os automóveis despachados como bagagem entraram no Brasil em apreciável quantidade no ano passado.

Damos a seguir uma estatística geral colhida no Serviço de Estatística Econômica e Financeira do Ministério da Fazenda, abrangendo de janeiro a outubro de 1954.

AUTOMÓVEIS DE PASSAGEIROS (COMO BAGAGEM)

Procedência	Em Outubro	Valor	De Janeiro a Outubro	Valor
Alemanha	1	37.640	21	820.212
Antilhas Holandesas	—	–––––	3	156.300
Canadá	—	–––––	4	226.121
Cuba	—	–––––	1	71.516
Dinamarca	—	–––––	2	110.944
Espanha	—	–––––	1	80.926
Estados Unidos	126	7.993.921	2.001	107.297.222
França	5	257.684	27	1.649.216
Grã-Bretanha	—	–––––	8	301.478
Holanda	2	196.688	12	685.159
Itália	—	–––––	11	616.468
Líbano	—	–––––	1	60.299
México	—	–––––	1	84.314
Noruega	—	–––––	1	47.709
Panamá	—	–––––	1	39.240
Portugal	—	–––––	6	361.194
Suécia	—	–––––	3	187.849
Suiça	1	71.027	8	416.788
Tanger	1	43.286	2	72.946
União B. Luxemb.	—	–––––	3	113.560
União Sul Africana	—	–––––	2	52.640
Uruguai	—	–––––	1	47.050
Venezuela	—	–––––	3	213.927
	136	8.600.246	2.123	113.713.078

AUTOMÓVEIS DE PASSAGEIROS (NÃO COMO BAGAGEM)

Procedência	Em Outubro	Valor	De Janeiro a Outubro	Valor
Alemanha	239	10.822.705	1.861	82.614.379
Estados Unidos	132	22.682.595	1.344	137.455.798
França	63	7.435.573	265	31.384.994
Holanda	—	–––––	1	37.640
Japão	—	–––––	217	9.267.323
Suécia	3	390.783	19	2.446.281
Tchecoslováquia	17	64.885	65	1.373.028
Uruguai	1	56.460	1	56.460
	455	42.761.144	3.773	268.204.336

CAMIONETAS

Procedência	Em Outubro	Valor	De Janeiro a Outubro	Valor
Alemanha	2	56.234	7	271.554
Estados Unidos	47	3.682.260	126	7.857.799
França	1	33.217	6	212.370
	50	3.771.711	139	8.341.723



O NOVO PONTIAC «STRATO STAR» — Modêlo que fêz grande sucesso no recente Motorama da GM foi êste Pontiac «Strato Star», com janela traseira panorâmica, tomada de ar em cima de cada farol. Uma porção do teto, em cima de cada porta, levanta-se automàticamente à medida que cada pessoa entra ou sai.



ROLAMENTOS
para
Automóveis e Industriais



KUGELFISCHER
GEORG SCHÄFER & CO
DISTRIBUIDORES

AUTO DIESEL IMPORTADORA S. A.
Av. General Olimpio da Silveira, 160
Fone: 52-1131 — End. Tel.: "ADISA"
SÃO PAULO

M. B. TOLEDO & CIA.
R. PEDRO IVO, 708
Telegramas "TOLEDO"
CURITIBA — PARANA
Especializados em partes do:
MOTOR (Partes internas e externas)
ENGRENAGENS (Republic, Genuinas, etc.)
PNEUS — Tôdas as marcas

DISTRIBUIDORES
Exide
ACUMULADORES
•
AUTO-LITE



Peças Genuinas «AUTOLITE» p/Jeep, Dodge, etc. (Elétricas), CABOS P/BATERIAS «AUTO-LITE», Fios p/Instalação PIRELLI, CORREIAS «GOODYEAR», Velas «AUTOLITE» e outras, LONAS DE FREIO E RADIADORES (Importação própria), Semi-Eixos, preços de atacado

ATACADISTAS
Solicitem-nos Listas de Preços para Revenda

CAMINHÕES

Procedência	Em Outubro	Valor	De Janeiro a Outubro	Valor
Alemanha	290	23.805.928	2.744	241.945.138
Austria	1	63.988	1	63.988
Estados Unidos	1.374	211.066.555	9.330	1.036.143.821
França	5	332.079	8	924.103
Grã-Bretanha	—	—————	2	80.343
Itália	—	—————	2	47.935
Japão	—	—————	71	3.799.758
Suécia	—	—————	68	5.059.874
	1.670	235.268.550	12.226	1.288.064.960

ÔNIBUS

Procedência	Em Outubro	Valor	De Janeiro a Outubro	Valor
Alemanha	—	—————	50	29.757.174
Estados Unidos	—	—————	63	26.693.490
França	—	—————	1	416.073
			114	56.866.737

CHASSIS COM MOTORES PARA ÔNIBUS, CAMINHÕES E CAMIONETAS

Procedência	Em Outubro	Valor	De Janeiro a Outubro	Valor
Alemanha	97	8.699.515	1.108	103.168.393
Austria	6	443.200	71	3.868.440
Estados Unidos	482	78.555.919	7.189	651.689.820
França	45	4.755.814	229	18.149.522
Grã-Bretanha	—	—————	15	1.242.253
Holanda	—	—————	46	6.145.716
Itália	—	—————	800	122.394.236
Japão	33	538.341	73	2.420.341
Suécia	69	17.571.048	272	41.034.890
Tchecoslováquia	—	—————	22	1.129.087
	732	110.563.837	9.825	951.242.698

PERTENCES E ACESSÓRIOS PARA AUTOS E CAMINHÕES

Total 590.081.853

O total geral, de veículos a motor, pertences e acessórios, de janeiro a outubro, atingiu o valor, pôsto a bordo, de Cr$ 3.622.087.210.

A Produção Mundial de Petróleo

Aumento geral, inclusive nos países comunistas

NO seu último suplemento de economia e finanças, «L'Information» publica detalhada resenha sôbre as atividades petrolíferas em todo o mundo. Como se trata de um assunto de interêsse para o Brasil, transcrevemos aqui essa resenha.

«A produção mundial de petróleo bruto, diz o jornal parisiense, elevou-se em 1954, a 681 milhões de toneladas, ou seja mais de 4 por cento que em 1953. A progressão manifestou-se generalizada no mundo, salvo nos Estados Unidos e no Egito, atingindo a 14 milhões de toneladas no Oriente Médio, 5 na Venezuela, 2 no Canadá e no México e 7 nos países comunistas.

A produção bruta, (U.R.S.S. e países satélites postos à margem), foi igual a duas vêzes e meia a de 1937, enquanto que a produção carbonífera permaneceu mais ou menos estável entre 1.100 e 1.200 milhões de toneladas por ano. Se levarmos em conta a diferença de calorias e de utilização de 300 milhões de metros cúbicos por ano, a produção mundial de hidrocarburantes — excetuada a dos países da órbita comunista — pela primeira vez ultrapassou à da hulha.

Continente Americano

A produção dos Estados Unidos decresceu, em 1954, relativamente a 1953, de 6,4 milhões de toneladas e representou 45,4% da produção mundial, contra 60% em 1953. Contudo, os Estados Unidos continuam a deter mais da metade da produção do mundo não comunista. Uma campanha se desenvolve nos Estados Unidos para a redução das importações a fim de favorecer a produção nacional, que permanece inferior a 1/15 da sua capacidade.

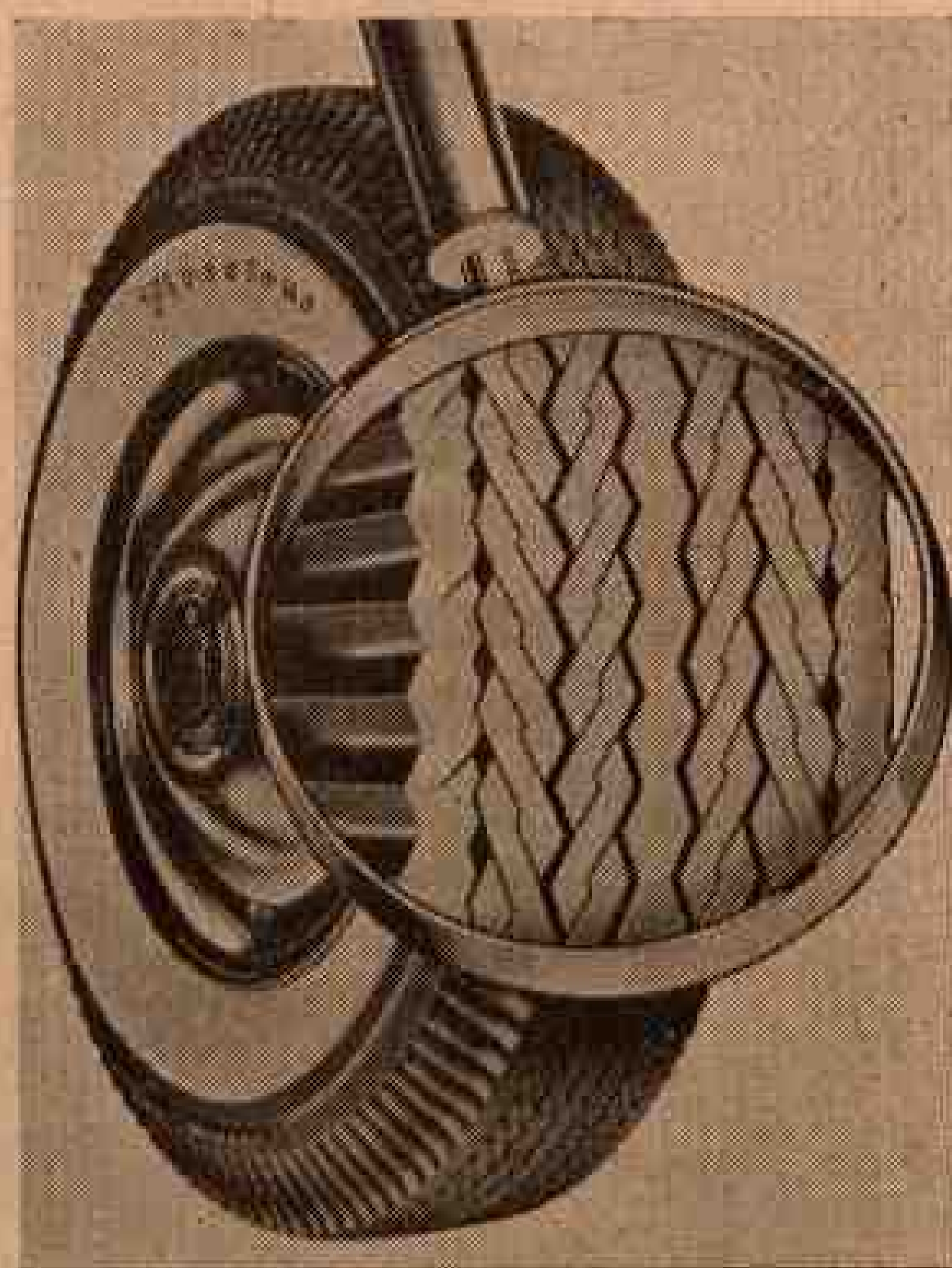
A produção do Canadá, com cêrca de 13 milhões de toneladas, duplicou em relação a 1951. As previsões para 1955 são da ordem dos 15 milhões de toneladas.

A Venezuela, o maior produtor depois dos Estados Unidos, produz 97,4 milhões de toneladas. A produção acha-se igualmente em alta noutros países da América Latina, principalmente no México e na Bolívia.

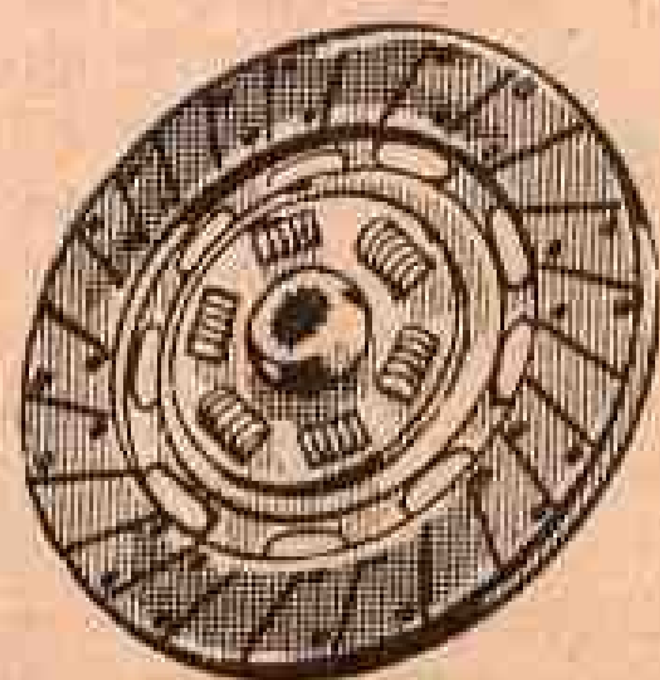
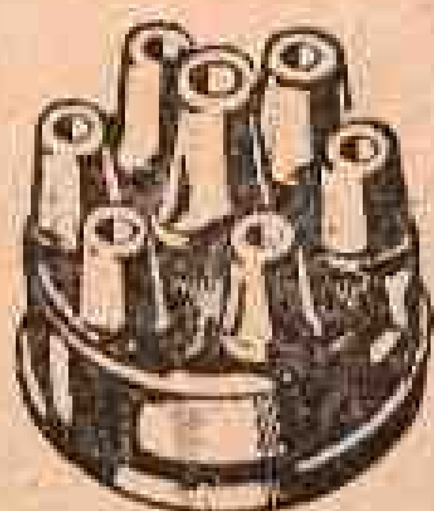
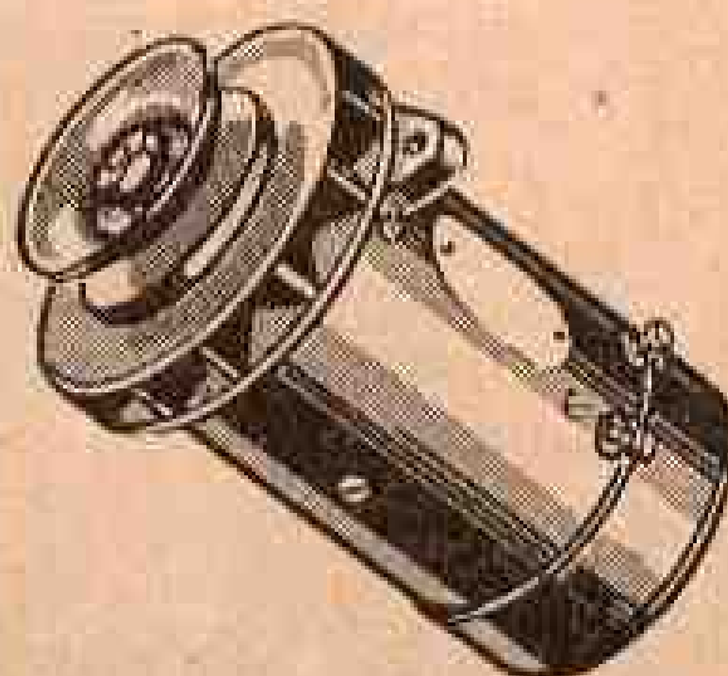
Oriente Médio

A produção do Oriente Médio aumentou de 11% em 1954, para atingir cêrca de 136 milhões de toneladas, quase 20% da produção mundial, contra 18,5% em 1953. A produção do Irã, (32 milhões de toneladas em 1950), recomeçou depois da crise e conseguiu elevar-se a 3 milhões de toneladas. Está previsto que seu novo ritmo elevar-se-á a 15 milhões de toneladas em 1955, 23 em 1956 e 30 em 1957.

O Principado de Kuwait permanece, desde 1953, como o principal produtor, com 47 milhões de toneladas, seguido de perto pela Arábia Saudita com 46 milhões. A produção do Iraque, que quadruplicou nos últimos três anos, atinge agora a 31 milhões de toneladas. Os outros produtores progrediram mais lentamente, salvo o Egito, que se encontra em regressão.



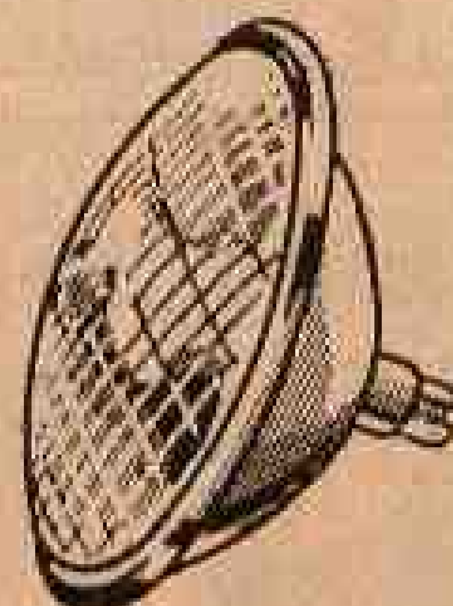
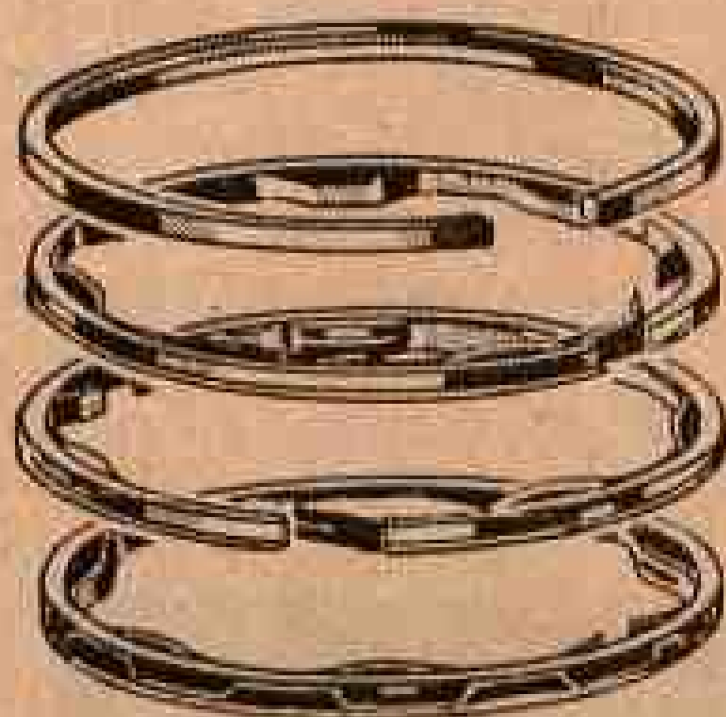
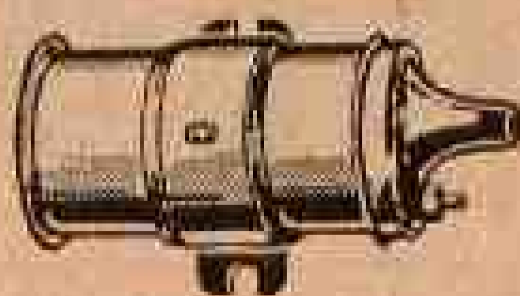
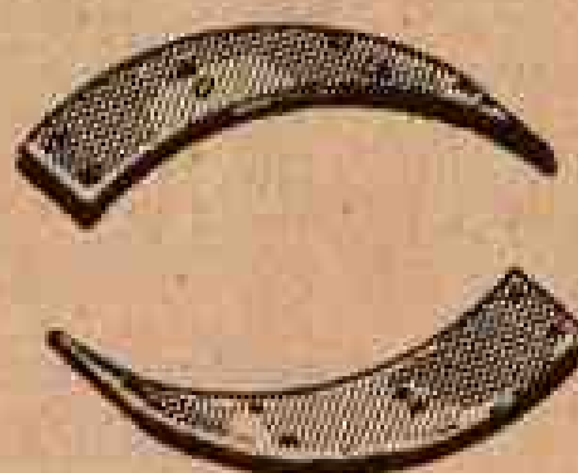
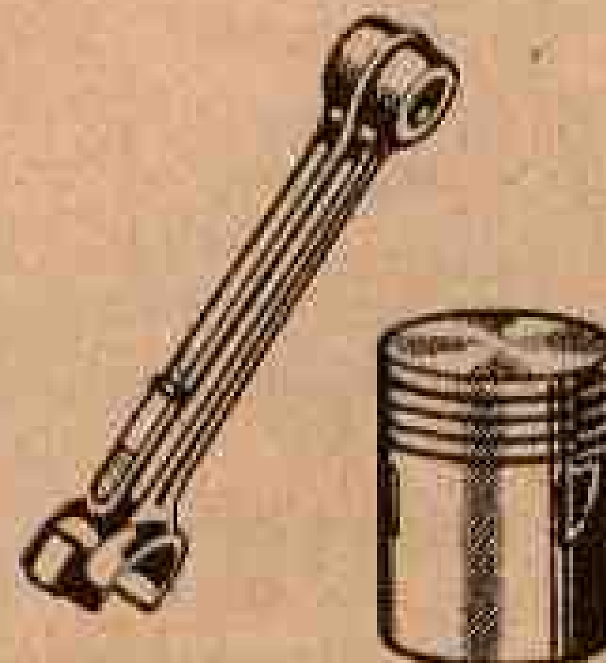
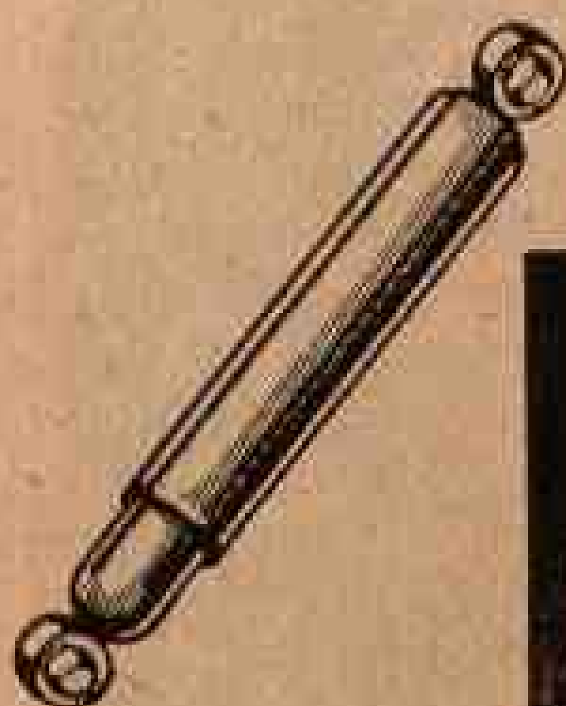
NOVA BANDA DE ROGAMEM EM «Z» — Êste novo pneu Firestone sem câmara é dotado de banda de rodagem diferente: como se pode ver pela ampliação, é dotada de novo e revolucionário desenho apresentando milhares de pequenos segmentos em «Z» que se flexionam independentemente uns dos outros. Com isso, o pneu não «canta» mesmo nas curvas mais fechadas.


Milhares de Peças...

e acessórios para automóveis e caminhões!

Para melhor atender ao mercado consumidor em todo o Brasil, a Importadora Mercantil S. A. mantém em estoque permanente, milhares de peças e acessórios de procedência norte-americana, européia e nacional, para qualquer marca de automóvel ou caminhão. Sua posição de grande firma importadora e distribuidora de linhas nacionais, permite-lhe conceder as melhores condições de venda por atacado ao comércio automobilístico de todo o Brasil.

IMPORTADORA MERCANTIL S.A.

EDIFICIO IMPORTADORA MERCANTIL S. A.
Avenida Venezuela, 131
RIO DE JANEIRO



FILIAIS:
Alameda Barão de Limeira, 125
S. PAULO — S. P.
Rua Rio Grande do Sul, 95
BELO HORIZONTE — MINAS GERAIS



Países Comunistas

Segundo declarações oficiais soviéticas, a produção da U.R.S.S., passou de 52.5 milhões em 1953 para 58,2 milhões de toneladas em 1954. A Rumânia elevou seu nível de 1936, 8,6 milhões, para 10 milhões de toneladas. A zona soviética da Áustria produziu 3 milhões, permanecendo estável. A China passou de 200.000 para 400.000 toneladas.

Europa Ocidental

Com um acréscimo da ordem dos 20%, a produção da Europa, que atingiu a 4,6 milhões de toneladas, não cobre senão 5 a 6% das suas necessidades.

A parte da Alemanha Ocidental representa mais da metade (cêrca de 57%), com um aumento de 400.000 a 500.000 toneladas para cada um dos três últimos anos. Ela deve ultrapassar os 3 milhões em 1955. Os Países Baixos vêm a seguir, com perto de um milhão de toneladas.

A França, que aumentou sensivelmente sua produção em consequência da descoberta das jazidas de Parentis, passa de 500.000 toneladas e, com a Algéria e o Marrocos, chega a cêrca de 700.000 toneladas, ou seja, 150.000 a mais que em 1953. Uma progressão mais importante deve registrar-se, ainda, no decorrer de 1955.

A despeito da intensificação dos seus esforços, a Europa continua em ostensivo retardamento no domínio da produção.

A Europa e a América do Norte, representam, só elas, quatro quintos do consumo dos países situados fora da zona de influência soviética.

Não existe razão alguma para prever diminuição do ritmo das demandas nêsses países em 1955 e o consumo nas regiões econômicamente menos desenvolvidas tende a aumentar em proporção mais rápida.

Eis por que — termina «L'Information» — é provável que em 1955 a produção de petróleo progredirá mais que em 1954».

Automóveis, Caminhões, Tratores, Petróleo e Dólares

Isso na Argentina, não no Brasil

ACABA o govêrno argentino de assinar um contrato com a «Shell» (inglêsa) e a «Standard Oil» (norte-americana) visando a intensificação da prospecção e exploração dos campos petrolíferos argentinos.

Terminam assim as negociações entre a Casa Rosada e as emprêsas petrolíferas anglo-saxãs, iniciadas exatamente há um ano atrás.

Esta demora foi devida, menos às exigências das duas companhias, do que à estratégia do govêrno argentino. Êste último não estava certo de que as suas negociações seriam bem recebidas pela opinião pública e pela oposição.

Por isso, no comêço, nem era questão da «Shell» ou da «Standard Oil», mas, sim, de emprêsas marginais, as chamadas «out-siders». Mas, no fundo, Perón nunca pensou fechar o negócio com o sr. Odlum (muito citado há uns seis meses atrás), pois êste só poderia trazer «how know» em matéria petrolífera, e não equipamentos ou dólares.

O sr. Odlum só foi a isca para atrair os maiorais do setor petrolífero. Pelos resultados, se pode verificar que a «estratégia» foi bem sucedida, pois os planos agora assinados em Buenos Aires estipulam que a produção petrolífera argentina dobrará (para 8.000.000 de toneladas) e que o desenvolvimento seguirá um ritmo ainda mais acelerado no quinquenio de 1957-1961.

Indústria de automóveis

Mas, não é só no setor petrolífero que a Argentina registra intensa atividade. Também a política de investimentos adotada pela vizinha meridional nos últimos meses, revela uma reviravolta em todos os setores. Simultâneamente com a assinatura do negócio petrolífero, chegarão a têrmo as negociações para o «plano de construção de tratores». Nesse empreendimento, o govêrno de Buenos Aires tem como parceiros as firmas ítalo-franco-alemães de Fiat-Someca-Hanomag, que já receberam licenças de importação para todos os equipamentos e para veículos montados (5.400 unidades até junho próximo).

O grupo deverá produzir anualmente 13.200 tratores, iniciando a venda no mercado em 1957.

Outro acontecimento no campo dos investimentos é o lançamento de ações da Fábrica de Automóveis Kaiser, no mercado de capitais, num total de m$n 165 milhões (aproximadamente 500 milhões de cruzeiros). O êxito da emissão foi surpreendente. Do capital da Companhia, de m$n 360 milhões (Cr$ 1.080 milhões), a Kaiser Corporation (Willow Run) detém m$n 110 milhões e a Indústria Aeronáutica e Mecânica do Estado Argentino (uma emprêsa do tipo de nossa «Siderúrgica Nacional») m$n 80 milhões.

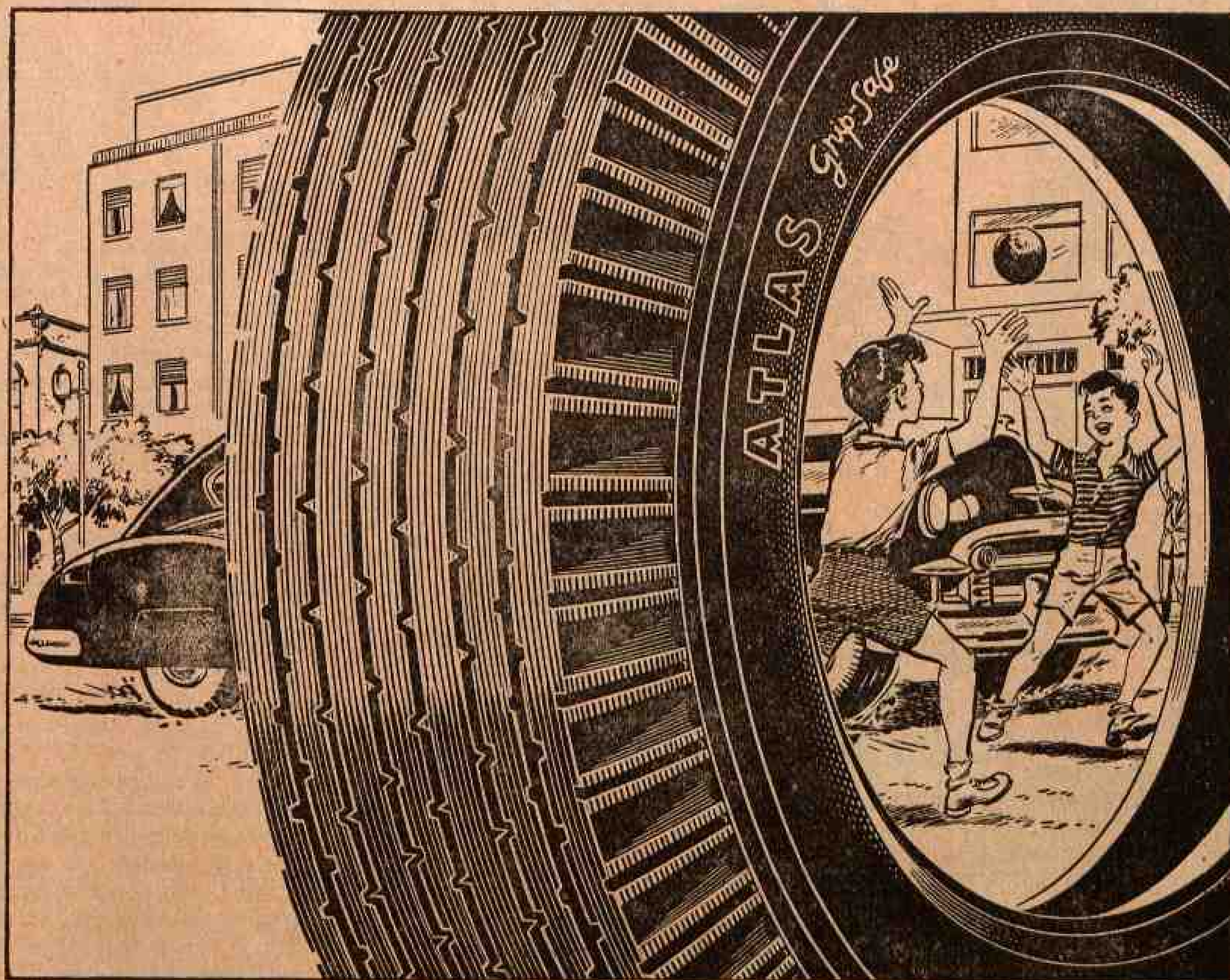
O Brasil perdeu uma oportunidade

Comparando-se essas iniciativas argentinas com a balburdia existente no Brasil, no mesmo campo da produção automobilística, devemos reconhecer as razões da preferência ultimamente demonstrada pelos investimentos estrangeiros quanto a aplicações na Argentina.

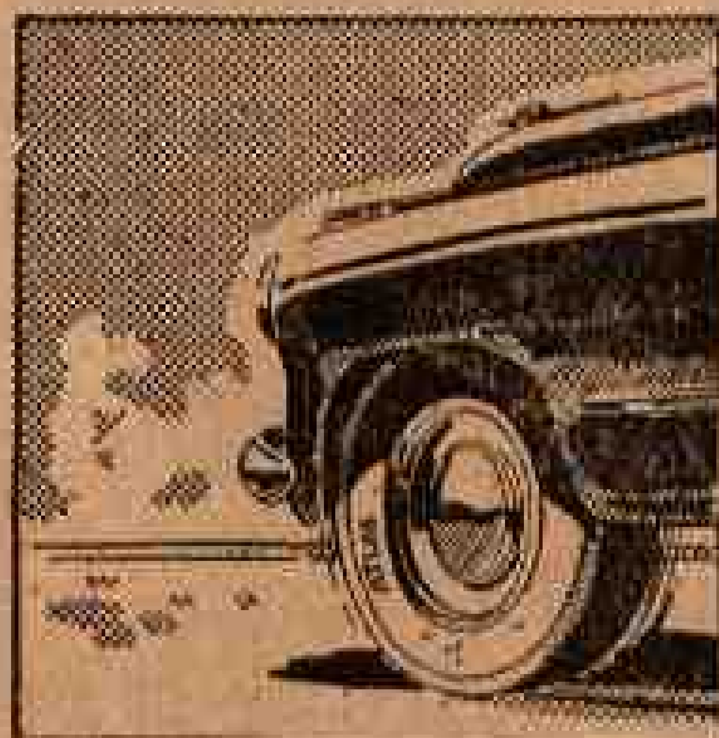


O NOVO LANCIA DE TURISMO —
O novo modêlo Lancia de turismo, que despertou grande atração na Exposição de Bruxelas. O motor é V-6, de 140 HP.

Nem sempre as crianças são prudentes mas Você tem de ser!



Compre agora no Revendedor Esso mais próximo o novo Pneu Atlas. Super-macio!



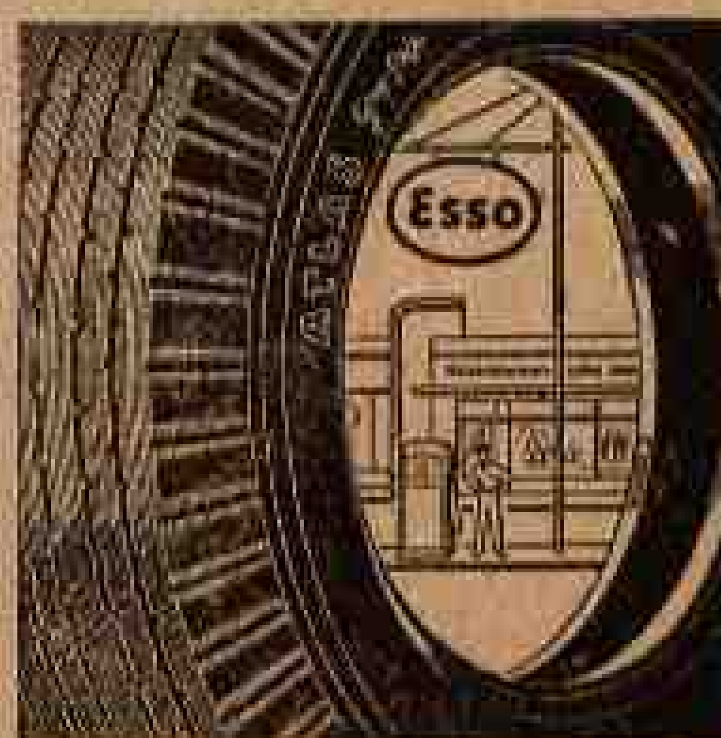
Os *Pneus Atlas* reduzem os efeitos da elevação da temperatura, pois o desenho de ventilação do ombro e sua construção, facilitam o rodar em qualquer velocidade, conservando baixa a temperatura.



Mais segurança com Pneus Atlas- Devido à forma achatada da banda de rodagem, têm maior quantidade de borracha em contacto com o solo, assegurando, por isso, maior segurança para o automobilista.

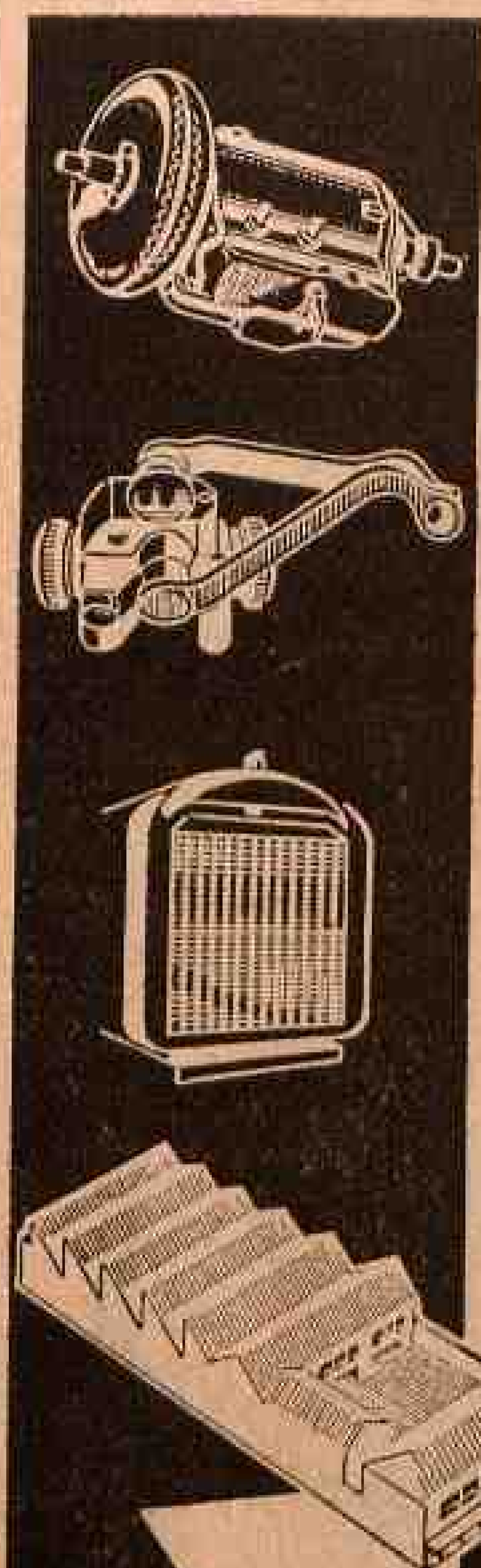


Mais confôrto com Pneus Atlas - O novo desenho da banda de rodagem permite um rodar silencioso e seguro Os Pneus Atlas, por sua longa duração, representam para Você uma compra de *real* valor.



Pneu Atlas, o pneu que lhe oferece o máximo em confôrto, o máximo em segurança, e o máximo em quilometragem, é encontrado em todos os Revendedores Esso, em todo o País.

VOCÊ OBTERÁ MAIS EM SEU PÔSTO Esso



PEÇAS
e
ACESSÓRIOS

Oldsmobile

para todos os modelos desde 1941



Mantenha o alto rendimento do seu OLDS! Exija peças e acessórios GM! O nosso serviço de assistência mecânica oferece não só a garantia de técnicos formados pela General Motors mas tambem um completo sortimento de peças legítimas.



Único concessionário OLDSMOBILE

AUTOBRÁS

SERVIÇO E PEÇAS Rua Voluntários da Pátria 323
Praia do Botafogo 320

ASP A A 334



PARA AMENIZAR O INVERNO —

O motorista que não tem garagem para aquecer o seu carro, pode agora, na Suécia, utilizar os serviços dêstes aquecedores públicos, mediante aluguel. O aquecimento permite mais fácil partida para o motor.

Quando, há algum tempo atrás, a «General Motors», a «Kaiser Corporation» e a «Volkswagen» ventilaram a possibilidade de construir uma fábrica no Brasil, surgiram tantas exigências e criou-se tal confusão que, no final de contas, nem a «Kaiser», nem a «Volkswagen» se instalaram; e os planos da «General Motors» estão arquivados no Rio de Janeiro.

Perón, ao contrário, desenvolve a «estratégia» a um ponto tal, que consegue associar os interêsses automobilísticos de três países europeus, para fundar uma fábrica em conjunto, e fazer concorrência aos veículos da «Kaiser Corporation».

Em outras palavras, a Casa Rosada domina o campo, estabelece as regras do jôgo, e se beneficia com elevados investimentos europeus e americanos.

Eis, em resumo, breve histórico de um êxito que contrasta com os magros resultados da instrução 114 da SUMOC (cuja tarefa é a de delinear a «política» brasileira em matéria de aplicações estrangeiras).

... E um empréstimo

Mas, a história merece ser completada. O Ex-Import Bank acaba de conceder à Argentina um crédito de US$ 60 milhões, como contribuição ao financiamento da construção da usina de aço de San Nicolás. O crédito correrá 18 anos (5% de juros). A emprêsa em questão é mista, mas só uma mínima fração das ações está em mãos do capital particular; a maioria dos títulos está em mãos do govêrno.

E' bom mencionar, de passagem, que o novo crédito pleiteado pela Siderúrgica Nacional em Nova Iorque (de US$ 25 milhões), até agora não foi concedido.

Êstes comentários e informações são do «Forum Econômico e Financeiro» dos Diários Associados.

Quando teremos ao leme da nação homens capazes de resolver os nossos problemas de base?

Não queremos nem de longe incensar o ditador Perón, cujo regime é detestável. Mas que os nossos «estadistas» estão falhando lamentàvelmente, fôrça é reconhecê-lo.

Ondas Sonoras e Televisão no Exame do Aço

A divisão de fabricação de mancais da General Motors está empregando um novo método de exame dos aços: ondas sonoras são transmitidas através do material em exame e vão impressionar uma tela de televisão.

Integridade

Das decisões daquele Juiz dependem vidas, destinos, interesses vultosos de milhões e todos as acatam plenamente porque é famosa a sua INTEGRIDADE.

As firmas comerciais têm também a sua INTEGRIDADE, que as faz servir os seus clientes com absoluta correção, só fornecendo o melhor e pelo melhor preço, cumprindo religiosamente o que prometem.

BORGAUTO S. A., distribuidores de diversas linhas de peças e acessórios para automóveis, é uma firma de INTEGRIDADE, suas palavras são uma lei não-escrita. Sua INTEGRIDADE é a razão de ser de sua crescente procura por milhares de clientes.

BORGAUTO S. A. convida-o cordialmente a solicitar suas listas de preços e a fazer uma transação inicial. V.S. se agradará inevitàvelmente da INTEGRIDADE de nossa firma e muitas transações se seguirão a essa.

Distribuidores exclusivos de material BORG-WARNER, lona de freio GREY-ROCK, óleo lubrificante SINCLAIR e co-distribuidores de anéis de segmento PERFECT CIRCLE e pistões MAHLE.

BORGAUTO S.A.

MATRIZ:

Rua S. Cristóvão, 1254 - Caixa Postal 3301
Telefones: 48-1125 e 28-4210 - End. Telegr.:
BORGAUTO - Distrito Federal

FILIAIS:

Av. Gomes Freire, 602-A
Telefone: 52-3924
Distrito Federal

Av. Suburbana, 10.057
Telefone: 29-9920
Distrito Federal

R. Carlos de Lacerda, 34-36
Telefone: 3272
Campos - Est. do Rio



Os motoristas preferem



CHAMPION

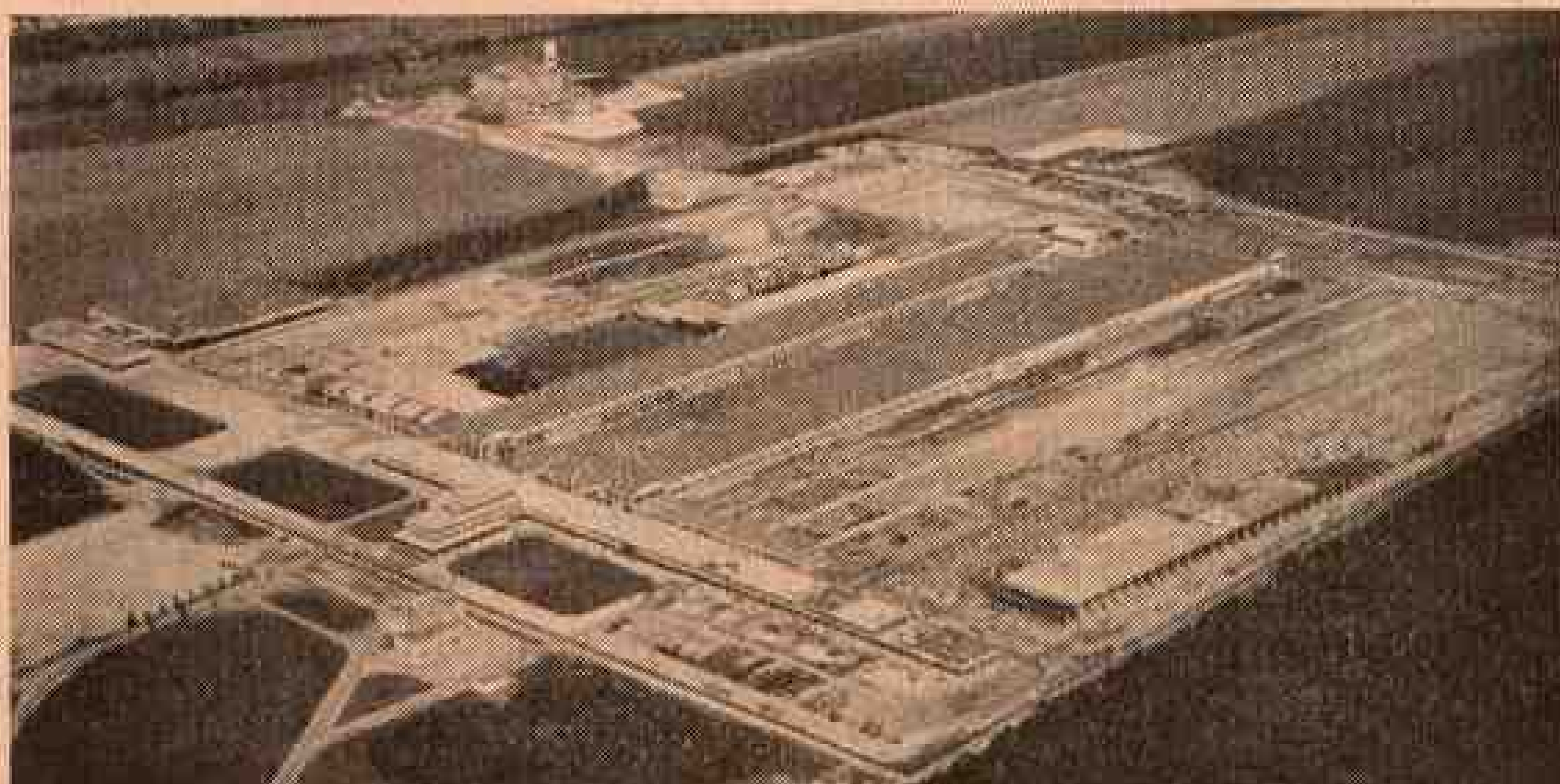
— A vela que mais se vende!

Tanto os motoristas profissionais como os amadores, em todo o mundo, preferem a Vela Champion porque sabem que a Vela Champion não só lhes garantirá funcionamento perfeito do motor do seu carro, como 10% de economia no consumo de gazolina.

Champion é a vela que mais se vende porque é a melhor vela que se fabrica em todo o mundo. Tenha sempre em "stock" Velas Champion para bons negócios e bons lucros.

Representantes exclusivos no Brasil.
COMÉRCIO E REPRESENTAÇÕES
SOUZA-PEREIRA S. A.
CAIXA POSTAL, 98 (LAPA) - RIO DE JANEIRO
FILIAIS: SÃO PAULO - P. ALEGRE - CURITIBA - RECIFE - BELO HORIZONTE

CHAMPION SPARK PLUG CO.
Toledo, Ohio
U.S.A.



As novas Usinas Renault, em Flins, inauguradas em 1952. São as mais modernas da Europa. Os trabalhos de ampliação prosseguem ali com intensidade.

Renault, uma Emprêsa Estatal que dá Lucros

De cada 3 automóveis franceses, 1 é Renault

A RECENTE e lamentável morte, num acidente de automóvel, do sr. Pierre André Lefaucheux, diretor geral das indústrias de automóveis Renault, que pertencem ao govêrno francês (a Régie Renault), torna oportuna uma vista de olhos sôbre êsse caso raro: uma indústria estatal que é dirigida tão bem como a melhor indústria privada, cujos produtos são conceituados e que dá lucros.

Aqui no Brasil (e em muitos outros países) a indústria estatal é sinônimo de desmandos, empreguismo e deficits colossais (para que lembrar agora os tristes exemplos do Lóide, Costeira, Central, as outras ferrovias federais, as autarquias, etc.?).

Na França, a orientação do govêrno em relação à Régie Renault foi totalmente outra: escolheu-se um homem capaz e foi nomeado diretor, com a mesma «carta branca» de um diretor de emprêsa privada. Ali na Renault o Primeiro Ministro da França não conseguiria colocar, por empenho, nem um servente.

As indústrias Renault passaram para o govêrno em 1945, após a Libertação. Foram retiradas da família que detinha sua posse e que se tornara colaboracionista.

Propriedade do Estado, a «Régie Nationale des Usines Renault», é dirigida como emprêsa particular. Seu diretor, de livre nomeação do govêrno tem os mesmos poderes de um presidente de sociedade anônima. A emprêsa não é submetida a nenhum contrôle prévio mas seus resultados e sua política econômica são examinados anualmente por 3 Comissários, os quais elaboram um relatório que é publicado no jornal oficial. Por outro lado, o relatório do diretor é também amplamente difundido. Assim, todo cidadão francês acompanha a gestão daqueles bens que lhe pertencem, pois pertencem à nação.

A emprêsa não goza de nenhum favor fiscal, de nenhuma regalia, de nenhuma preferência. Paga todos os impostos, tôdas as contribuições de previdência social. Quando obtém empréstimos bancários, os juros são os mesmos que os outros particulares pagam. Compra as matérias primas nas mesmas condições dos seus concorrentes.



Pierre André Lefaucheux, o diretor das Usinas Renault desaparecido prematuramente num desastre de automóvel. Era considerado um dos técnicos e industriais de maior visão.

Não recebe nenhum benefício do Estado e paga ao Tesouro os mesmos impostos e taxas que os demais contribuintes.

Um decênio

Nestes primeiros 10 anos, malgrado tôdas as dificuldades de um após-guerra, a Régie Renault conseguiu o seguinte:

— Alcançou o 1º lugar na indústria automobilístitca francesa.

— Exportou mais de 1/3 do total de automóveis franceses que sairam para o exterior.

— Substituiu e modernizou todo seu equipamento contando apenas com o fruto de suas vendas e de empréstimos públicos não obrigatórios.

— Deu ao Estado um lucro de 1 bilião e meio de francos.

— Melhorou obstinadamente a qualidade dos seus veículos.

— Teve de reconstruir usinas, de substituir máquinas, de vencer mil dificuldades.

— As vendas passaram de 3 biliões em 1945 a 122 biliões em 1954.

— A fôlha de pagamentos passou de 2 biliões em 1945 a 40 biliões em 1954.

— Os impostos pagos ao Tesouro passaram de 400 milhões de francos em 1945 a 19 biliões em 1954.

A modernização — As máquinas transferidoras

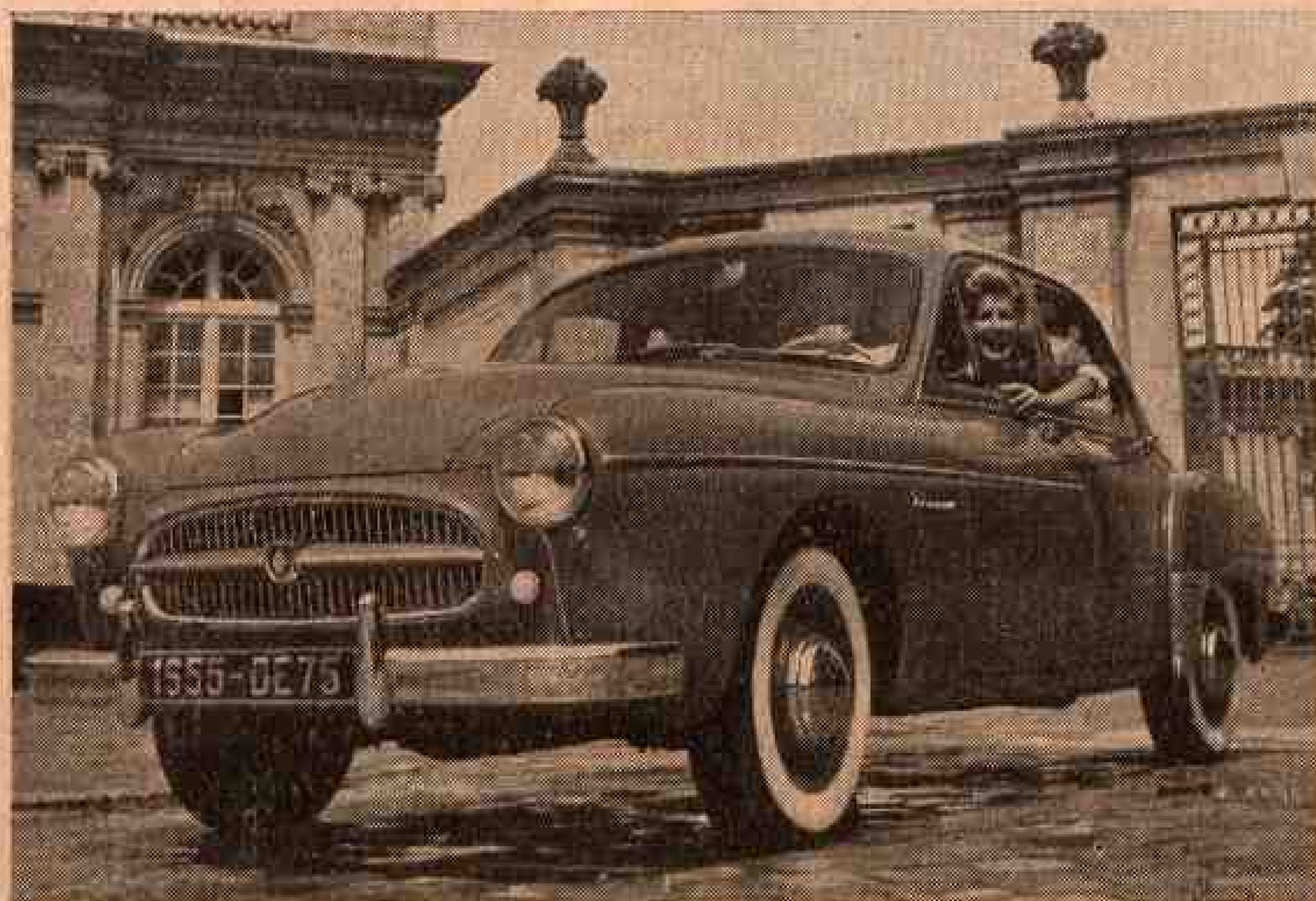
Nesses 10 anos, as fábricas Renault trataram sistemàticamente de melhorar e rejuvenescer seu equipamento.

O número de máquinas passou de 16.900 em 1945 a 22.000 em 1954 mas a média da idade dessas máquinas passou de 20 anos em 1945 para 15 anos em 1954.

A fim de modernizar, a Renault concebeu, planejou, fabricou em suas próprias oficinas as máquinas mais revolucionárias para a produção em massa, verdadeiros robots: são as «máquinas transferidoras».

Estas máquinas fazem automàticamente, sem nenhuma intervenção manual, um elevado número de operações de usinagem que anteriormente tinham de ser feitas em várias etapas e em várias máquinas.

Algumas dessas assombrosas máquinas transferidoras têm o comprimento de 35 metros e **realizam 200 operações diferentes,** conduzidas por apenas 2 homens.



A Frégate Renault, modêlo de 1955, transporta cômodamente 6 passageiros, faz 100 km com 10 litros de combustível e atinge a velocidade de 135 km por hora

O sucesso das máquinas transferidoras foi tão grande que várias indústrias automobilísticas tanto da França como do estrangeiro estão se aparelhando neste momento com tais produtos Renault.

Produção

De 29.705 veículos em 1946, a produção passou para 204.666 em 1954.

Pela primeira vez, assim, uma fábrica francesa de automóveis alcançou à casa dos 200.000.

Em 1938 (o ano anterior à guerra), as Usinas Renault fabricaram 55.000 veículos empregando 35.000 pessoas. Em 1954, o total de 204.666 veículos foram fabricados por apenas 52.000 pessoas. Vê-se, assim, como aumentou a produtividade.

A Renault fabrica, além dos seus veículos: grande parte da eletricidade que consome (160 milhões de kw); grande parte das máquinas-ferramenta; as tintas; boa parte dos plásticos. Suas filiais e subsidiárias lhe fornecem o aço e os tecidos.

Uma parte da produção é confiada a fornecedores e sub-empreiteiros.

O automóvel mais vendido na França é o Renault 4 CV, cuja produção atingiu 500.000 unidades em março de 1954 e 600.000 em 3 de janeiro de 1955 (o primeiro dia útil do ano em que nos achamos).

Pessoal

A estabilidade do pessoal da Renault é excepcional.

Conta com:

— 55 empregados com mais de 40 anos de serviço.
— 681 com mais de 30 anos.
— 4.975 com mais de 20 anos.
— 6.323 com mais de 10 anos.

A personalidade do diretor morto

As homenagens que foram prestadas à memória de Pierre André Lefaucheux simultâneamente em Paris, Tóquio, Madrid, Nova Iorque, Londres, Melbourne e tantos outros lugares tão afastados entre si, dirigiram-se tanto ao homem de ação, ao técnico de visão arrojada como também ao homem de coração, ao patrão cheio de sentimentos humanos.

Lefaucheux tinha sob suas ordens a população de uma grande cidade, que a tanto correspondem os 52.000 empregados e seus dependentes. Tinha sempre plena consciência de sua responsabilidade em face dêsses destinos. Sempre procurou melhorar as suas relações com êles, sempre tratou de melhorar-lhes o trabalho e a vida.

Há anos que não se registram nas Usinas Renault nenhum movimento grevista, nenhum conflito de trabalho.

Qual era o segrêdo de Lefaucheux? Era o seu prestígio, era a sua ação pessoal.

Êle gostava do contacto com os seus operários, um contacto humano. A qualquer momento aparecia de imprevisto a um canto das fábricas, misturava-se aos operários, ouvia-lhes as críticas e os comentários, respondia, tomava notas. Muitos melhoramentos resultaram dêsses contactos individuais.

Além dos acordos de salários, o diretor achava que o seu pessoal merecia participar dos lucros do negócio. Dividia então tais lucros em três partes. Uma parte cabia ao Estado, como principal acionista; outra parte permitia baixar os preços dos automóveis; a terceira parte era enfim distribuída ao pessoal, sob a forma de gratificação trimestral, gratificações que ao fim de um ano quase sempre ultrapassavam a importância de um ordenado mensal.

Êste verdadeiro espírito de associação tinha a finalidade de fazer da



As máquinas-transferidoras executam sucessivamente dezenas de operações de usinagem, transferindo automàticamente a peça. Algumas dessas máquinas medem 35 metros e são operadas por dois homens apenas.

sendo produto de qualidade superior

COBIMA



Cia. Brasileira Importadora de Materiais Automotores

Rua Figueira de Melo, 237 - C.P. 1438 — Tel.: 54-1288 (Rêde interna) — Rio de Janeiro

Vega Publicidade

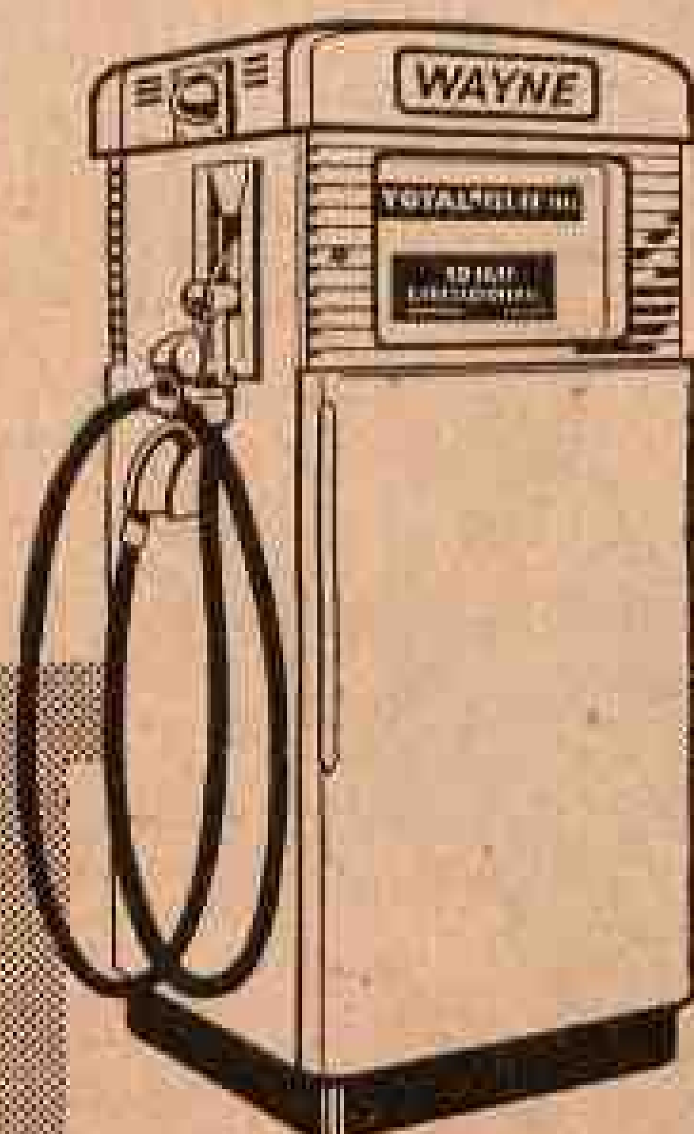
63 anos de experiência garantem os equipamentos



- Projetados pelos técnicos da própria Wayne
- Fabricados pela Wayne sob rigoroso contrôle de qualidade
- Vendidos pela Wayne ou por Agentes especializados
- Garantidos pelo modelar serviço de assistência técnica Wayne

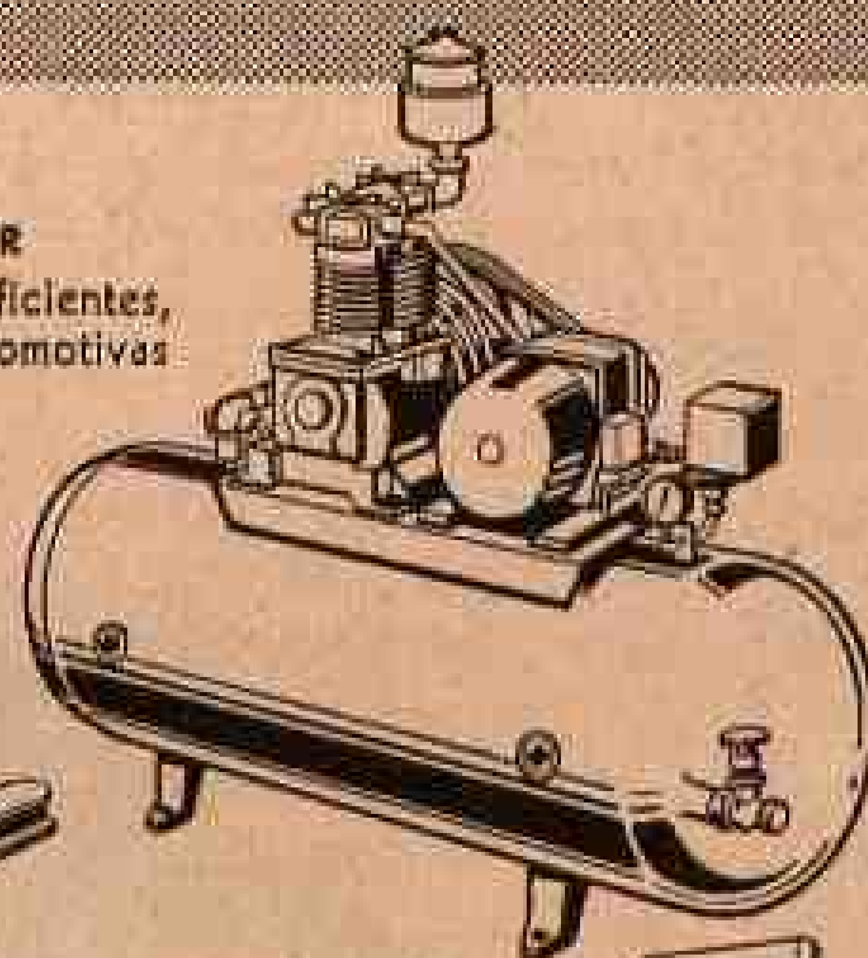
Por isso...

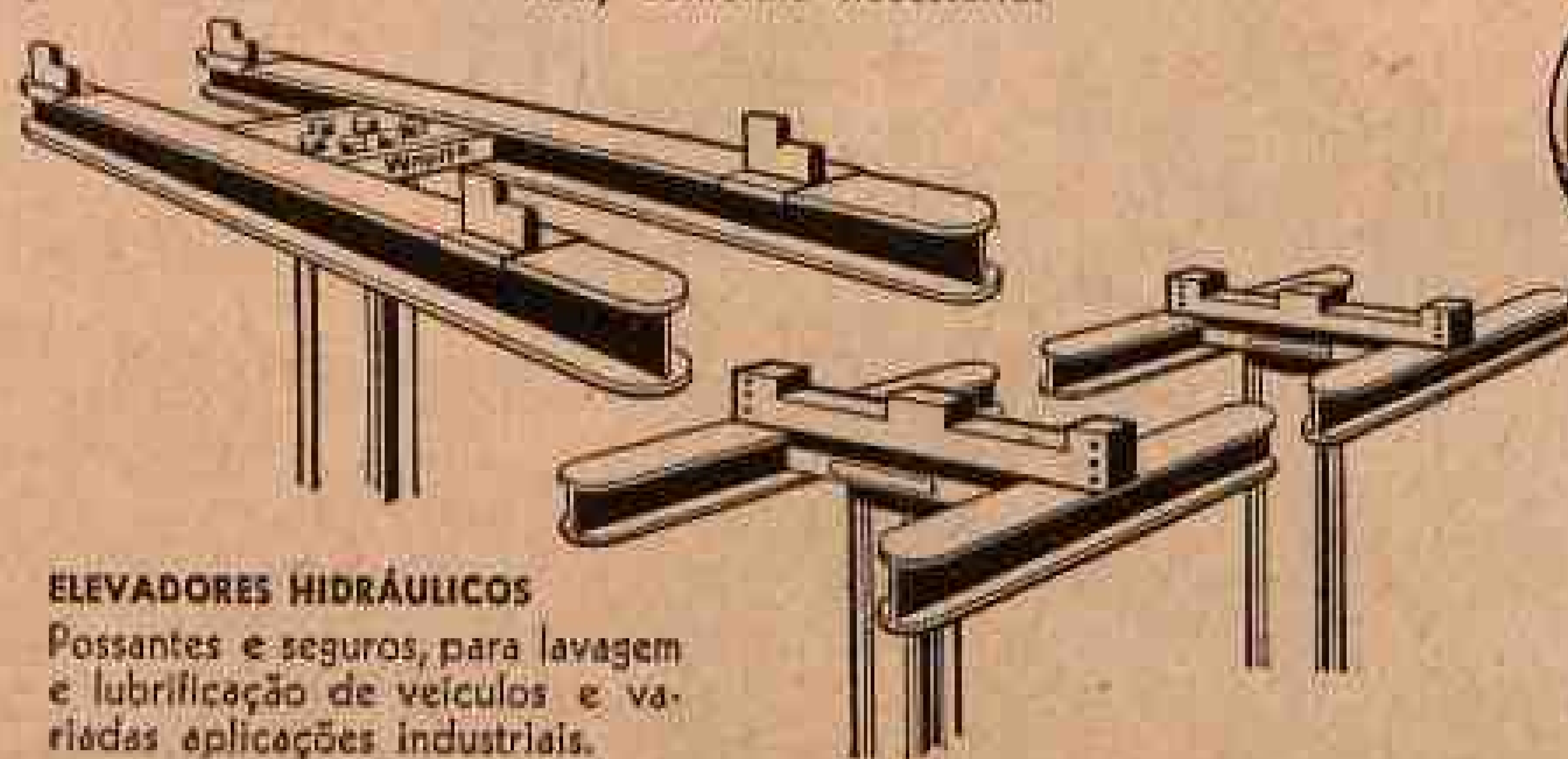
garagistas experientes preferem os Equipamentos Wayne



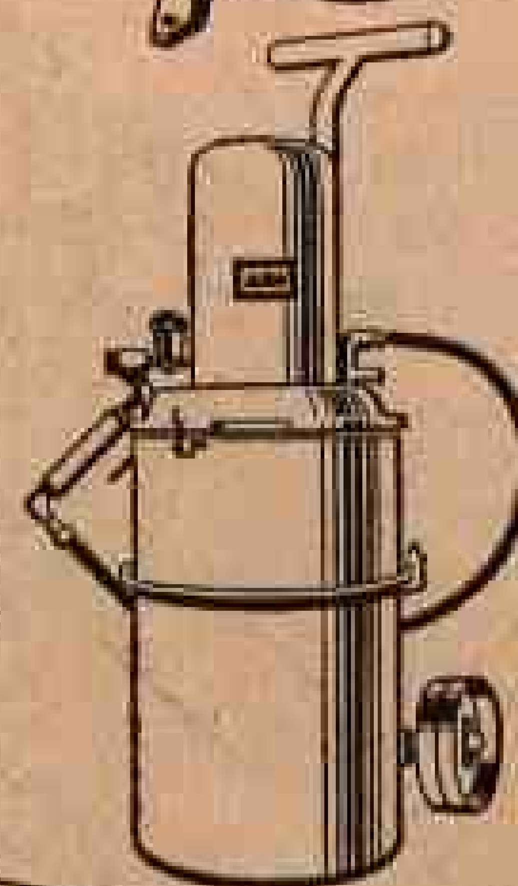
BOMBAS DE GASOLINA
Vistosas e rápidas, com mudança automática, para funcionamento elétrico ou manual, conforme necessário.

COMPRESSORES DE AR
Aperfeiçoados e eficientes, para aplicações automotivas e industriais.

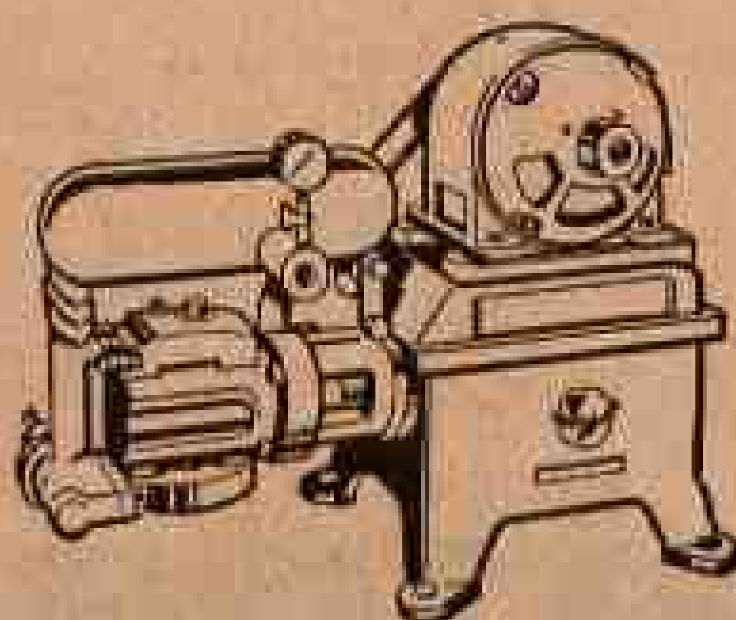




ELEVADORES HIDRÁULICOS
Possantes e seguros, para lavagem e lubrificação de veículos e variadas aplicações industriais.



GRAXEIRAS DE ALTA PRESSÃO
Portáteis ou estacionárias, pneumáticas ou manuais, para lubrificação de veículos e máquinas.



LAVADORAS PARA AUTOS
Rotativas ou de pistões, de grande rendimento e alta pressão.

CONVITE
Visite o nosso "stand" no Pavilhão dos Estados da Exposição do IV Centenário da Cidade de S. Paulo.

EQUIPAMENTOS Wayne DO BRASIL S. A.

São Paulo
Praça Júlio Prestes, 123

Rio de Janeiro
Rua Juan Pablo Duarte, 21

Agentes autorizados em tôdas as principais cidades

imensa emprêsa uma autêntica comunidade humana.

Cuidava ainda Lefaucheux de facilitar a formação intelectual e profissional de todos os colaboradores: para isso editava magazines diversos, de ótima feição gráfica e de texto, destinados aos técnicos e ao pessoal em geral. Mantinha cursos de aprendizagem, cursos noturnos.

Consciente da importância de uma vida decente e digna no equilíbrio e na felicidade dos trabalhadores, empregava parte dos lucros na construção de habitações limpas e confortáveis e na manutenção de obras sociais.

Notícias Automobilísticas da Espanha

Muito lento o progresso, ainda predomina o jumento

O jornalista norte-americano George L. Glaser acaba de dar suas impressões sôbre o movimento automobilístico na Espanha, após uma excursão rodoviária por êsse país.

Suas conclusões são pouco otimistas e diz entre outras coisas:

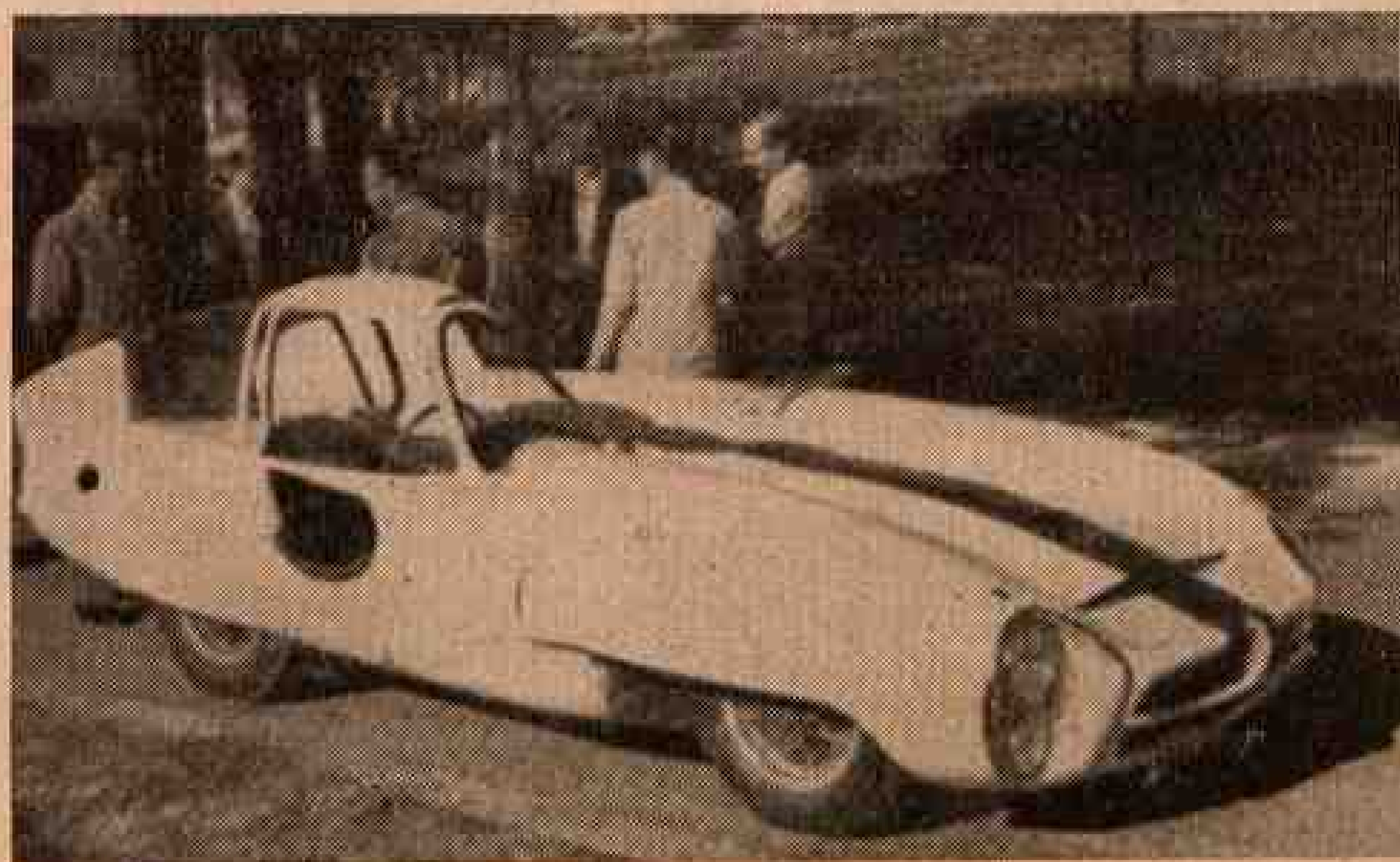
«Viajando neste país de contrastes, onde o jumento mantém seu predomínio como meio de transporte, é muito prudente que o automobilista que vem da França não deixe de comprar na cidade fronteiriça de Irun algumas latas de gasolina francesa. Isso porque as bombas de gasolina na Espanha são muito poucas e a grande distância uma da outra, além de que só vendem a gasolina espanhola adequada a motores de baixa compressão, com ignição retardada.

A estrada de Irun a Madrid era bem ruinzinha mas agora está passando por algumas melhoras, com retificação de curvas e alargamento. Com êstes melhoramentos, a duração do trajeto será encurtada de uma a duas horas.

Como a Espanha não tem pròpriamente indústria automobilística os carros que encontramos em viagem são quase todos estrangeiros. Predominam os caminhões diesel, como o inglês Leyland e os alemães Man e Daimler. Lá uma vez ou outra encontra-se um Studebaker.

A única fábrica de automóveis existente na Espanha é a «Emprêsa Nacional de Autocamiones», que fabrica caminhões, ônibus e também o famoso automóvel de esporte «Pegaso».

A Companhia tem 90 por cento de suas ações em mãos do govêrno e é dirigida hoje por um ex-engenheiro chefe da Alfa-Romeo, da Itália. As fábricas estão localizadas em Barcelona, com perto de 2.000 operários.



O Pegaso, o carro de esporte que a Espanha fabrica para ricos fregueses e com produção ainda muito escassa

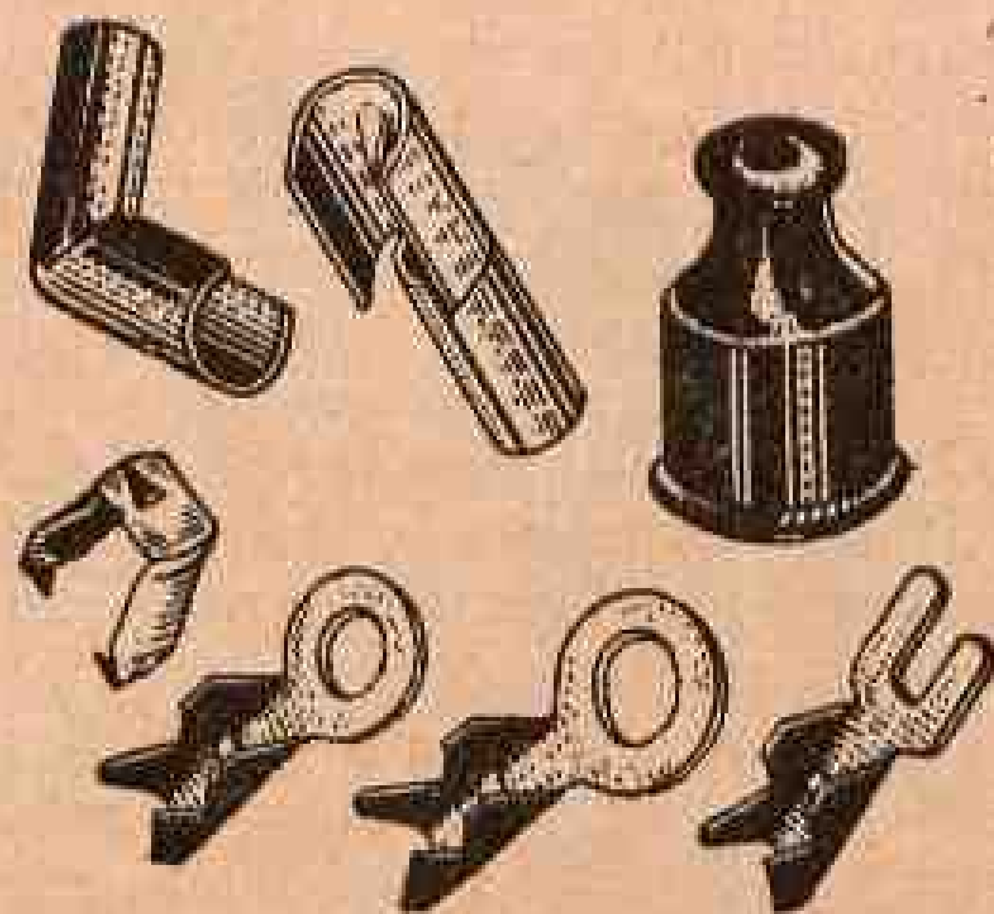
A linha de produção abrange caminhões diesel de 8 toneladas e uma combinação trator-semitrailer de 16 toneladas.

A produção dos automóveis Pegaso é atualmente de 20 por ano (é isso mesmo, «vinte por ano», não se trata de êrro tipográfico). É um automóvel muito veloz e caro, para milionários, pois custa mais de 12.000 dólares.

A fábrica pretende produzir um outro modêlo, mais módico, que será assim da categoria do Jaguar. Êsse novo modêlo será produzido numa nova fábrica ora em construção em Madrid.

A Espanha acha-se, pois, muito distante ainda da motorização.»

TERMINAIS de FIOS
Eureka
MARCA REGISTRADA
de excelente acabamento!



Fornecidos prontamente de estoque, de latão ou de aço cadmiado.

MECHANICA URANIA LTDA.
Fab. 1: Av. França 476 - Fab. 2: Rua Ant. Joaquim Mesquita, 561 - Pôrto Alegre

Motores*
recondicionados
a base de troca



* FORD CHEVROLET DODGE PLYMOUTH DE SOTO E OUTROS



MARIEN S/A
INDÚSTRIA E COMERCIO
Al. Cleveland, 509
Fones: 51-4714-51-8172
Cx. Postal 3990-S. Paulo

Sensacional o Novo Fiat "600"

Fruto de 10 anos de estudos e experiências

SENSAÇÃO é a palavra exata para enunciar o que causou o novo Fiat 600 ao público quando de sua apresentação há poucas semanas.

É um carro pequeno, inteiramente novo, de um grande e tradicional fabricante e que vem dotado de vários dispositivos que fogem ao comum, ao que é considerado «ortodoxo» em engenharia de automóvel pequeno.

Segundo um técnico inglês, «o Fiat 600 é um verdadeiro desafio à indústria européia e venceu, desde seu aparecimento, o primeiro «round» na luta pela primazia».

O pequeno Fiat, que alguns denominam «o Baby Fiat», apresenta-se com uma série de virtudes: rendimento, economia, velocidade, aceleração. É um carro pequeno que gosará imediatamente do favor e da preferência das massas.

O novo Fiat vem à luz do dia após nada menos de 10 anos de estudos e experiências. Com efeito, já em 1945 tinham início os estudos preliminares para o modêlo destinado a substituir o Fiat 500, que no momento era o menor automóvel fabricado em série. O Fiat 500 era famoso em todo o mundo mas não satisfazia os técnicos da Fiat, especialmente o dr. Dante Giacosa, engenheiro-chefe e «pai» do atual Baby.

Era um bom carro o Fiat 500 mas não passava de uma miniatura de um carro grande. Era um carro grande fabricado em dimensões pequenas.

Subsequentes aperfeiçoamentos vieram permitir ao Fiat 500 passar a comportar dois passageiros adultos e duas crianças mas à custa de dispendiosa modificação da carroçaria. O mesmo ocorreu quando se procurou criar nêle um espaço para bagagem.

O Novo Modêlo

Desde 1945, pois, começaram a ser estudados e experimentados novos desenhos para um futuro e novo Fiat.

Diversos tipos de motor foram considerados e experimentados: de 4 cilindros em linha; de 4 cilindros opostos; arrefecido a ar; arrefecido a água; motor na dianteira; motor na traseira.

Nada menos de 5 modelos diferentes foram construídos e longamente experimentados nas estradas e nos campos de prova, bem como nos laboratórios. Só depois de muitos anos é que a preferência se firmou no modêlo que hoje é lançado, já na produção em massa e com grandes perspectivas de dominar vitoriosamente.

É um carro de 4 lugares, com o comprimento de 126 polegadas e com o insignificante pêso de 600 quilos. O motor é de 4 cilindros, arrefecido a água.

O consumo de gasolina é insignificante, pois faz nada menos de 60 quilômetros com 1 galão. A velocidade atinge com facilidade 100 ou mais km por hora: o Fiat 600 jamais será um carro que atravanca a estrada ou as ruas congestionando o trânsito.



O Fiat 600 tem o tanque de gasolina e o pneu sobressalente na frente mas ainda sobra muito espaço para bagagem. O motor é traseiro.

Debaixo do capuz há bom espaço para bagagem, além do pneu sobressalente.

O motor, traseiro, é de acesso extremamente fácil: basta levantar a coberta e eis o motor totalmente exposto, com acesso à bomba de gasolina, ao distribuidor, à bobina, ao gerador, etc.

Os assentos estão bem combinados com a distância entre-eixos, os pedais estão bem dentro do arco das rodas.

O tanque de gasolina e a bateria, juntamente com o pneu sobressalente, estão na parte da frente. Motor e embreagem estão montados atrás do centro das rodas traseiras. Há assim uma boa distribuição de pêso: 43 para 57 por cento.

A porção de baixo do carro é pulverizada com um material semi-plástico anti-corrosão, que desempenha também o papel de amortecedor de som.

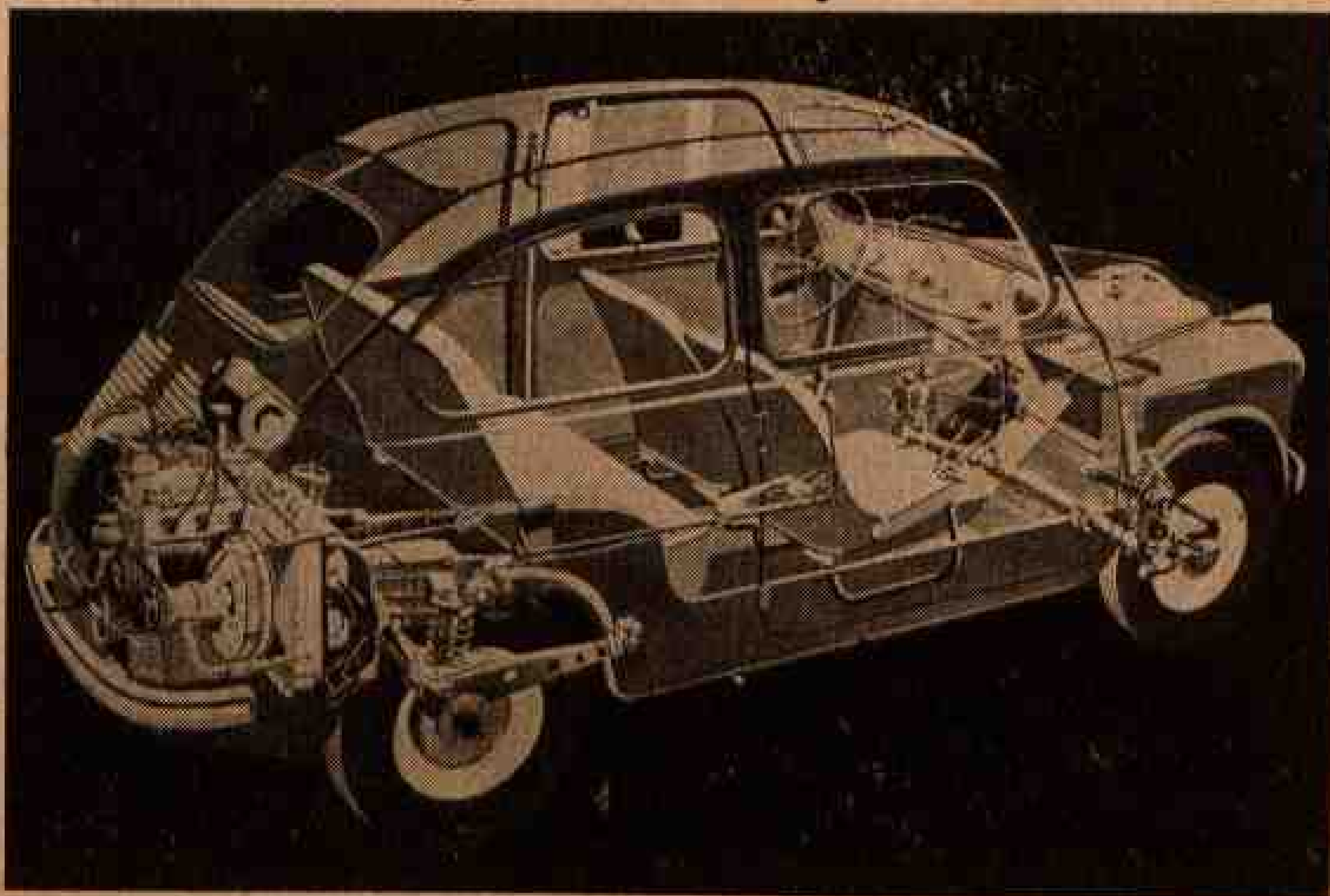
Características

Eis as características principais do novo Fiat Baby 600: motor de 4 cilindros, diâmetro de 60 mm, percurso de 56 mm, cilindrada de 633 cm3, válvulas elevadas, razão de compressão de 7 para 1, potência de 21,5 HP a 4.600 rotações por minuto.

O carburador é Weber; a ignição, Marelli. Bomba de gasolina mecânica. Capacidade do tanque de gasolina, 6 galões. Sistema elétrico Fiat, bateria de 28 ampéres.

Caixa de mudança com 4 velocidades para a frente e marcha ré.

A suspensão dianteira é independente com molas elípticas e a traseira,



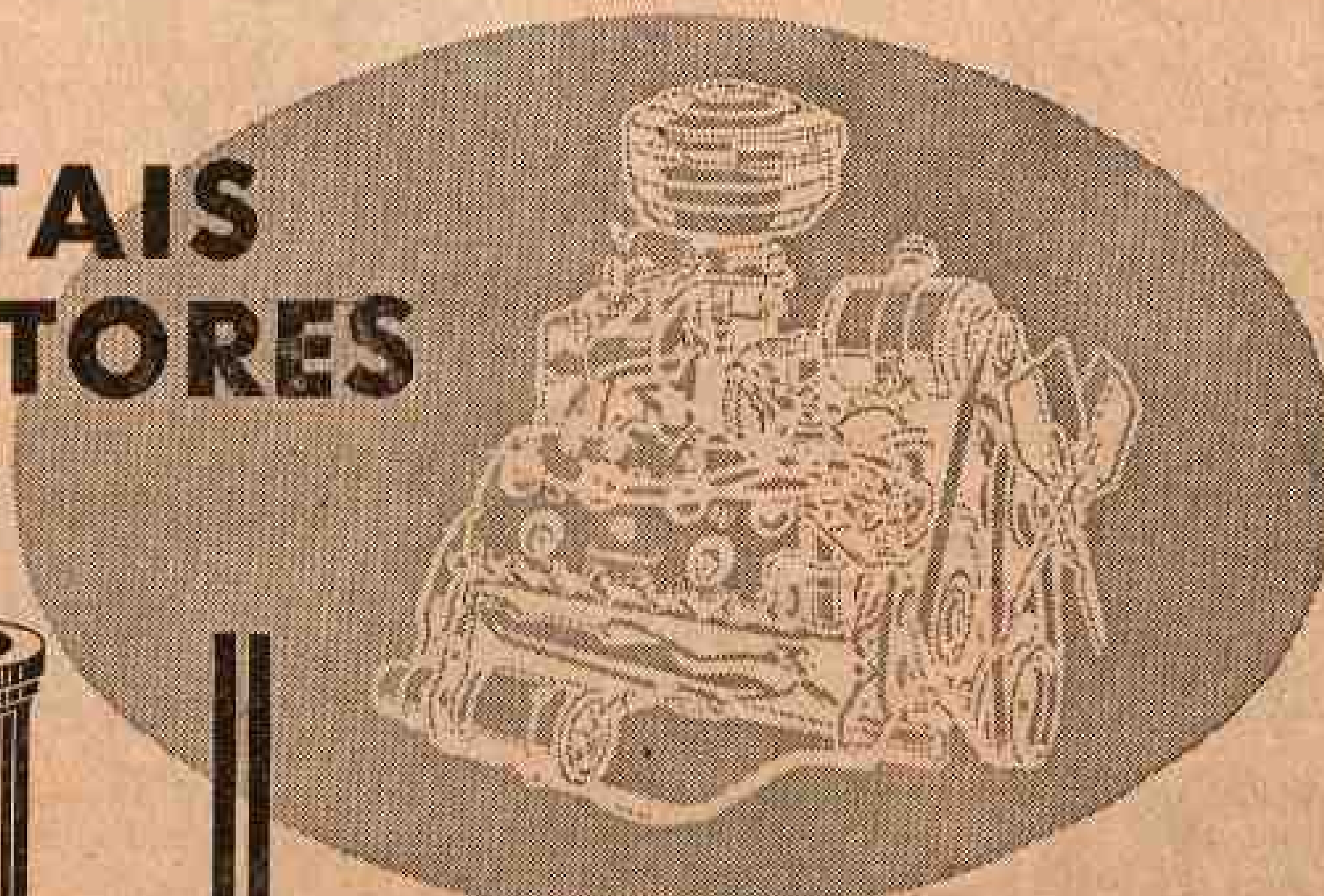
Um diagrama mostrando com detalhes a disposição do sensacional Fiat 600, com motor de 4 cilindros, que consome apenas 1 galão de gasolina a cada 32 milhas.

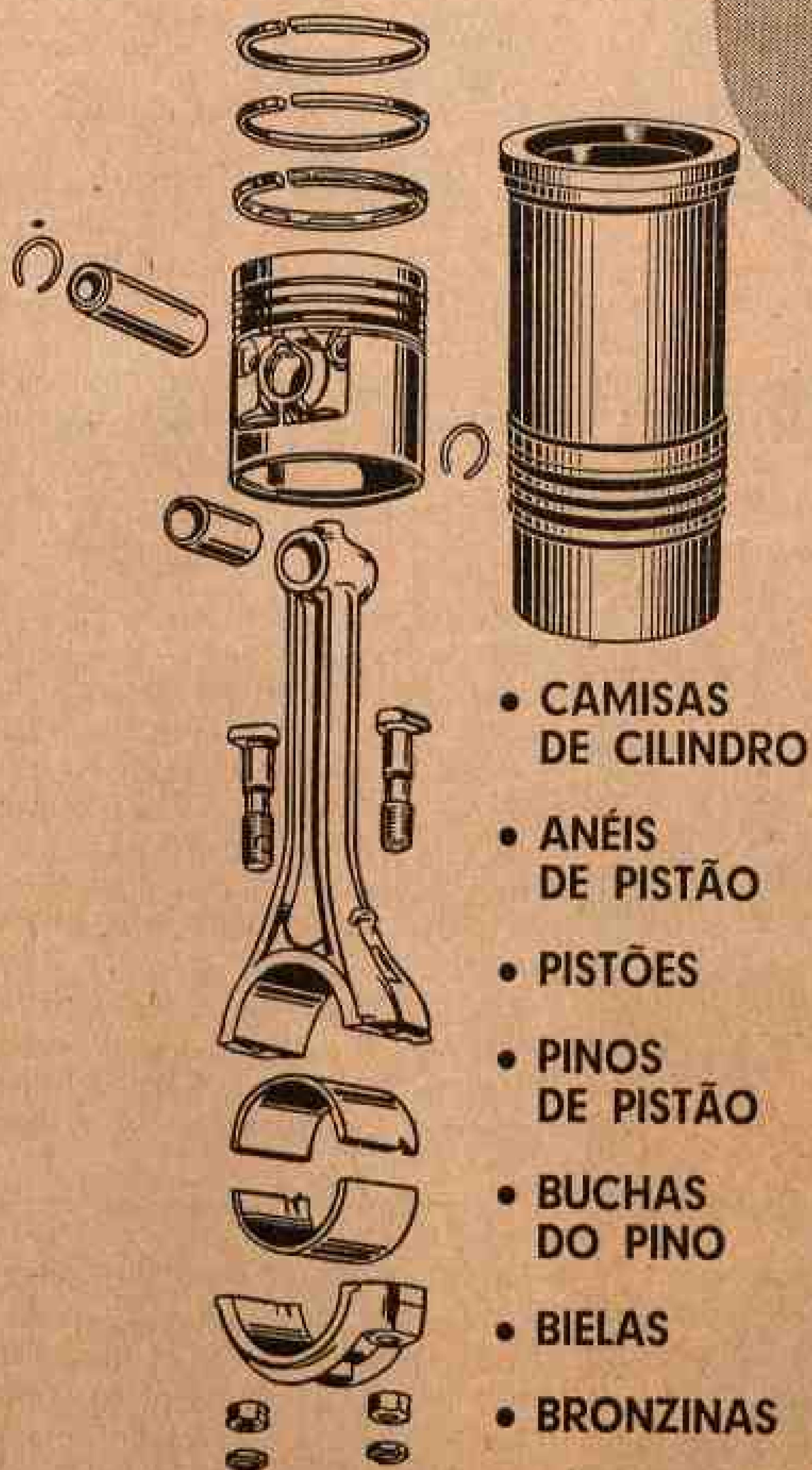


UM SÍMBOLO DE CONFIANÇA

RIO - Rua Riachuelo, 208 - Tel. 42-8140 (Rêde Int.)
- Praça Marechal Hermes, 5 - Tel. 23-3559
S. PAULO - Rua Florêncio de Abreu, 441 - Tel. 32-6688
B. HORIZONTE - Rua Tiradentes, 175 - Tel. 2-0953
P. ALEGRE - Av. Farrapos, 1043 - Tel. 2-3203
RECIFE - Rua Martins de Barros, 246/252 - Tel. 7756
SALVADOR - Rua Miguel Calmon - Edif. B. Horizonte Tel. 5689

PEÇAS VITAIS PARA MOTORES





- CAMISAS DE CILINDRO
- ANÉIS DE PISTÃO
- PISTÕES
- PINOS DE PISTÃO
- BUCHAS DO PINO
- BIELAS
- BRONZINAS

- VÁLVULAS
- GUIAS DE VÁLVULAS
- MOLAS DE VÁLVULAS
- CHAVETAS DE VÁLVULAS
- ENGRENAGENS E CORRENTES DE DISTRIBUIÇÃO



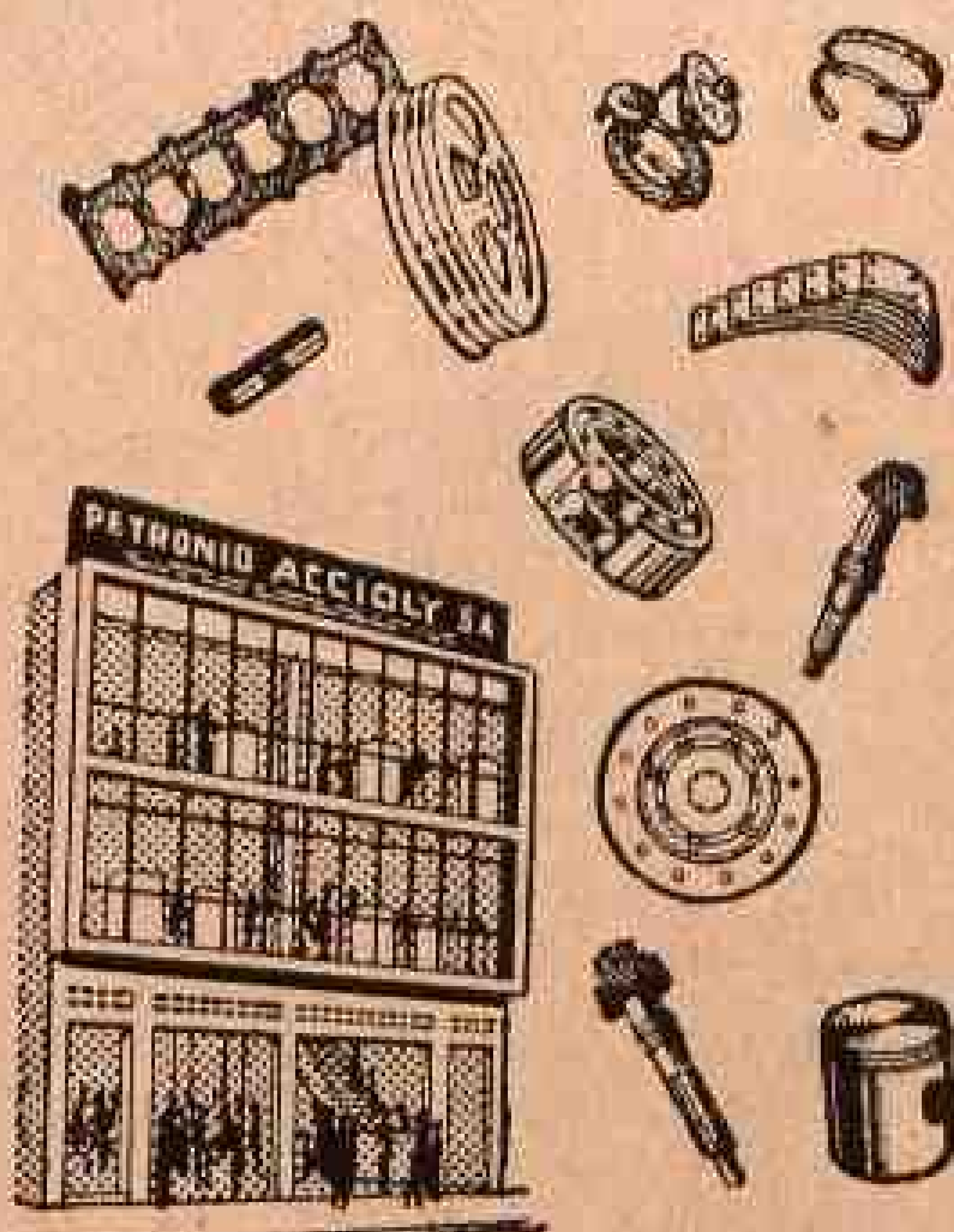
DAS MELHORES MARCAS

D.P.-105

LUPORINI
COMÉRCIO E INDÚSTRIA S. A.
RIO - S. PAULO - B. HORIZONTE - P. ALEGRE - RECIFE - SALVADOR

PEÇAS E ACESSÓRIOS

para CHEVROLET - FORD
DODGE - JEEP - INTERNATIONAL



ACCIOLY

PETRONIO ACCIOLY S. A. - Importadores
Av. São João, 1270 - Tels. 52-7267/8

AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS

A Revista comercial do ramo. Útil ao industrial, ao comerciante, ao frotista, ao mecânico.

Em cada número, 80 a 100 páginas ilustradas, com as mais completas informações.

ASSINATURAS: 3 anos — Cr$ 200.00
2 anos — Cr$ 150.00
1 ano — Cr$ 100.00

Todo assinante recebe, gratuitamente, o ANUÁRIO DE AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS — um volumoso livro de 200 páginas, com farta matéria e preciosos informes.

•

O Sr. é assinante? Renove sua assinatura por 3 anos, que é mais cômodo e econômico.

•

O Sr. não é assinante? Faça hoje sua assinatura.

•

Pedidos acompanhados da importância em cheque, vale postal ou valor declarado a

EDITÔRA H. D. OLIVEIRA LTDA.
CAIXA POSTAL, 3446
RIO DE JANEIRO

também independente, é de molas espirais.

Os amortecedores dianteiros e traseiros são do tipo telescópico, para maior segurança do veículo.

As rodas são de disco, com pneus de 5.20 por 12.

A distância entre-eixos é de 6 pés e 6 polegadas. O comprimento total é de 10 pés e 6 polegadas e meia.



O novo modêlo de 1955 Mercedes-Benz 190-SL é um belo carro de esporte e ao mesmo tempo para uso diário. Atinge com rapidez a velocidade de 145 km por hora.

O Novo Mercedes-Benz 190-SL

Luxuoso automóvel de esporte e ao mesmo tempo para uso diário

VEM sendo cada vez maior a aceitação mundial do novo modêlo Mercedes-Benz 190-SL, um luxuoso automóvel de esporte, muito veloz, que pode ao mesmo tempo ser aproveitado como veículo de uso diário.

De linhas elegantes e esportivas, apresenta-se com dois lugares confortáveis e amplos, de assentos individuais. Há possibilidade de instalar-se atrás um assento para um terceiro passageiro.

A capota é dobrável, podendo também ser retirada no caso de se desejar diminuir o pêso do carro, para competições esportivas.

Nas provas de velocidade, para diminuir a resistência do ar, pode-se também desmontar o pára-brisa, substituindo-o por um anteparo protetor de plexiglas, que se instala só em frente do motorista.

Com a mesma finalidade de diminuir o pêso nas provas esportivas, podem também ser desmontados os pára-choques dianteiro e traseiro.

Ao lado de seu caráter esportivo, o Mercedes-Benz 190-SL satisfaz a tôdas as exigências de um cômodo automóvel de turismo. E' provido de calefação e de ventilação pelo sistema Daimler-Benz, podendo regular-se a qualquer momento a quantidade de ar e o grau de temperatura que se deseja. A alavanca de mudança está situada em posição muito favorável. A buzina está ligada aos indicadores de direção, de luz intermitente.

O motor é dotado de 2 carburadores horizontais, de duas chapas cada um, o que proporciona boa alimentação dos cilindros e adequada distribuição dos gases.

A caixa de câmbio tem 4 velocidades para a frente e a marcha-ré. As marchas para a frente são perfeitamente sincronizadas, permitindo mudanças muito rápidas. Com a 2ª pode-se correr até 90 km por hora, com a 3ª pode-se ir até 145 km por hora. O 190-SL sobe qualquer aclive com rapidez e ultrapassa fàcilmente os outros veículos.

O conjunto do chassi, suspensões e rodas dá ao veículo absoluta rigidez quanto a tensão, flexão e vibrações bem como grande segurança em caso de choque.

O eixo traseiro vem construído sôbre eixo oscilante Daimler-Benz de uma só articulação, sendo esta baixa. Como há quase três decênios, a Daimler-Benz emprega suspensões separadas para ca-

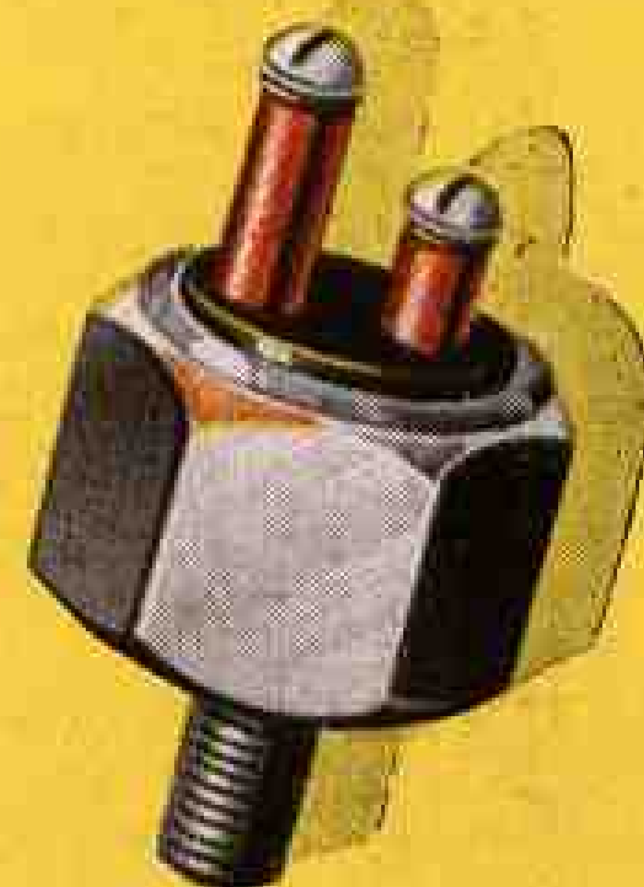
(Continua na página 31)

Representantes: REMMA S. A. — Caixa Postal, 2052 — RIO










Produtos de qualidade e segurança

COMPANHIA NACIONAL DE EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS

Indusquimica





CHAMPION

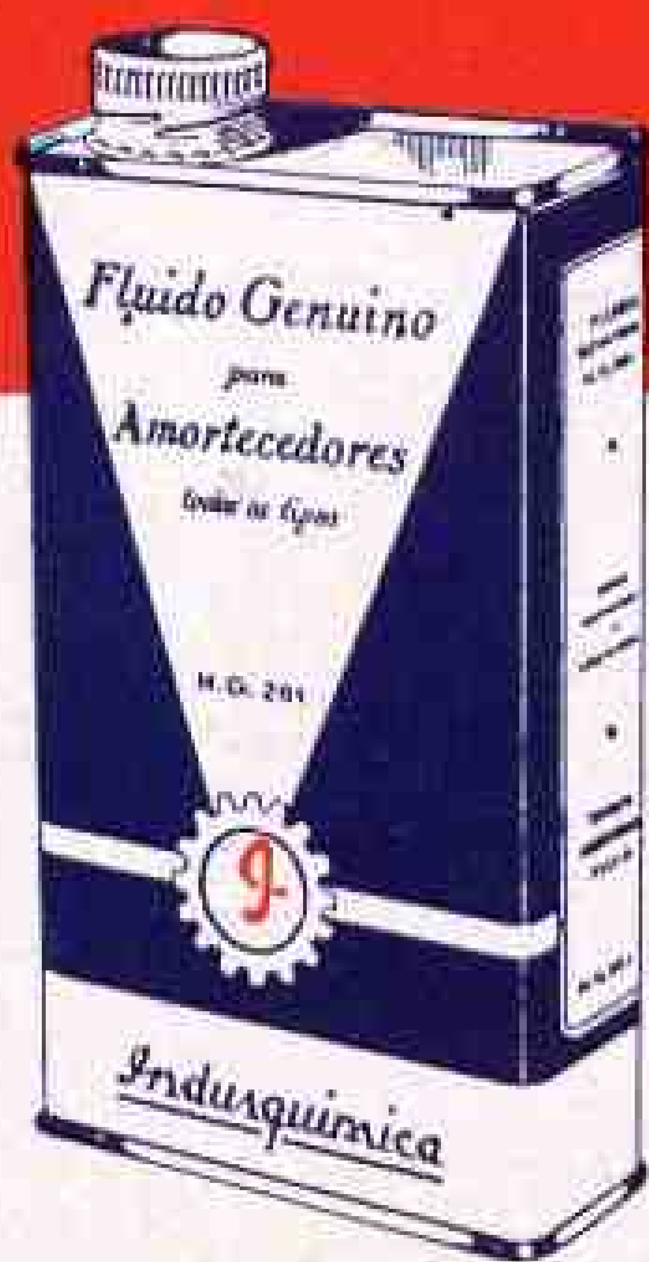
Uma completa linha
de correias para
Automóveis,
Ônibus e
Caminhões

PRODUTOS DE

COMÉRCIO E INDÚSTRIA
FABR
Rua Oriente, 787/789
Fones Vendas - 9-532
SÃO



Fluido para freios hidráulicos



Fluido para amortecedores





Polidores liquidos



Solda para radiadores



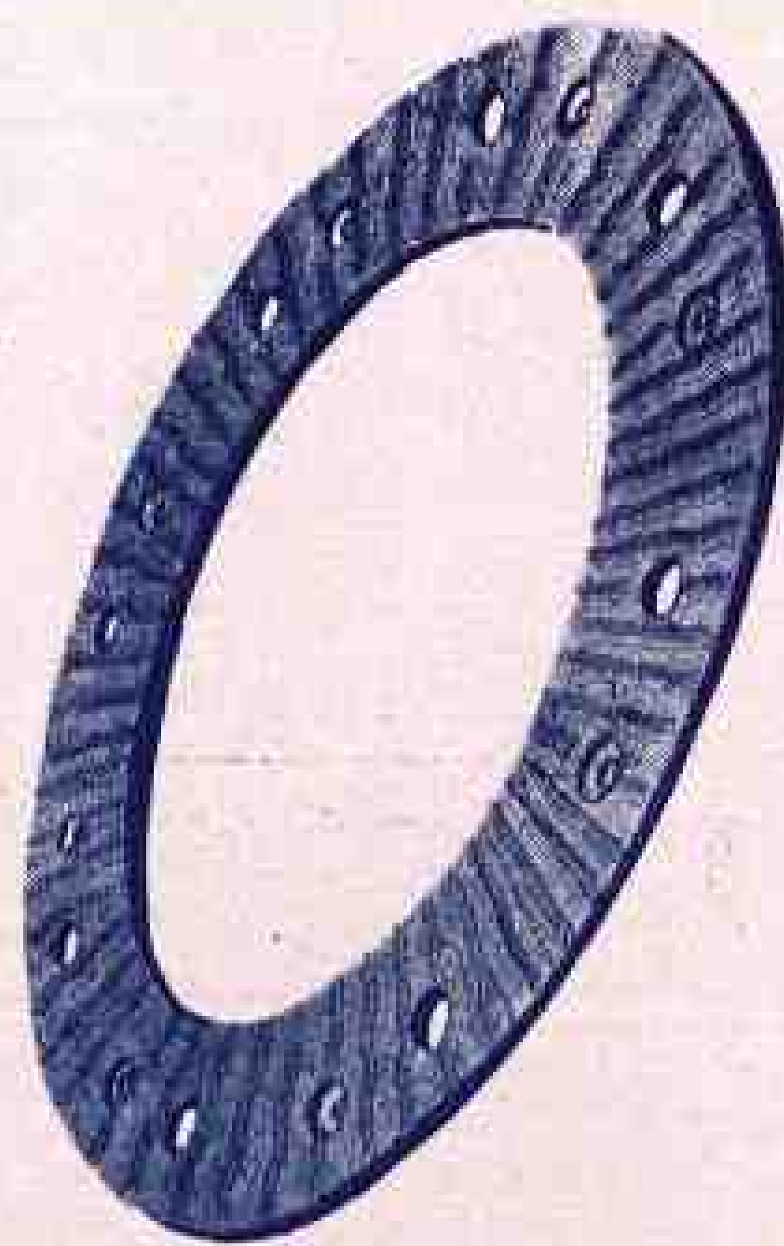
Pó para limpeza de radiadores



Polidor em pasta



Partes para freios hidráulicos



Revestimentos para discos de fricção

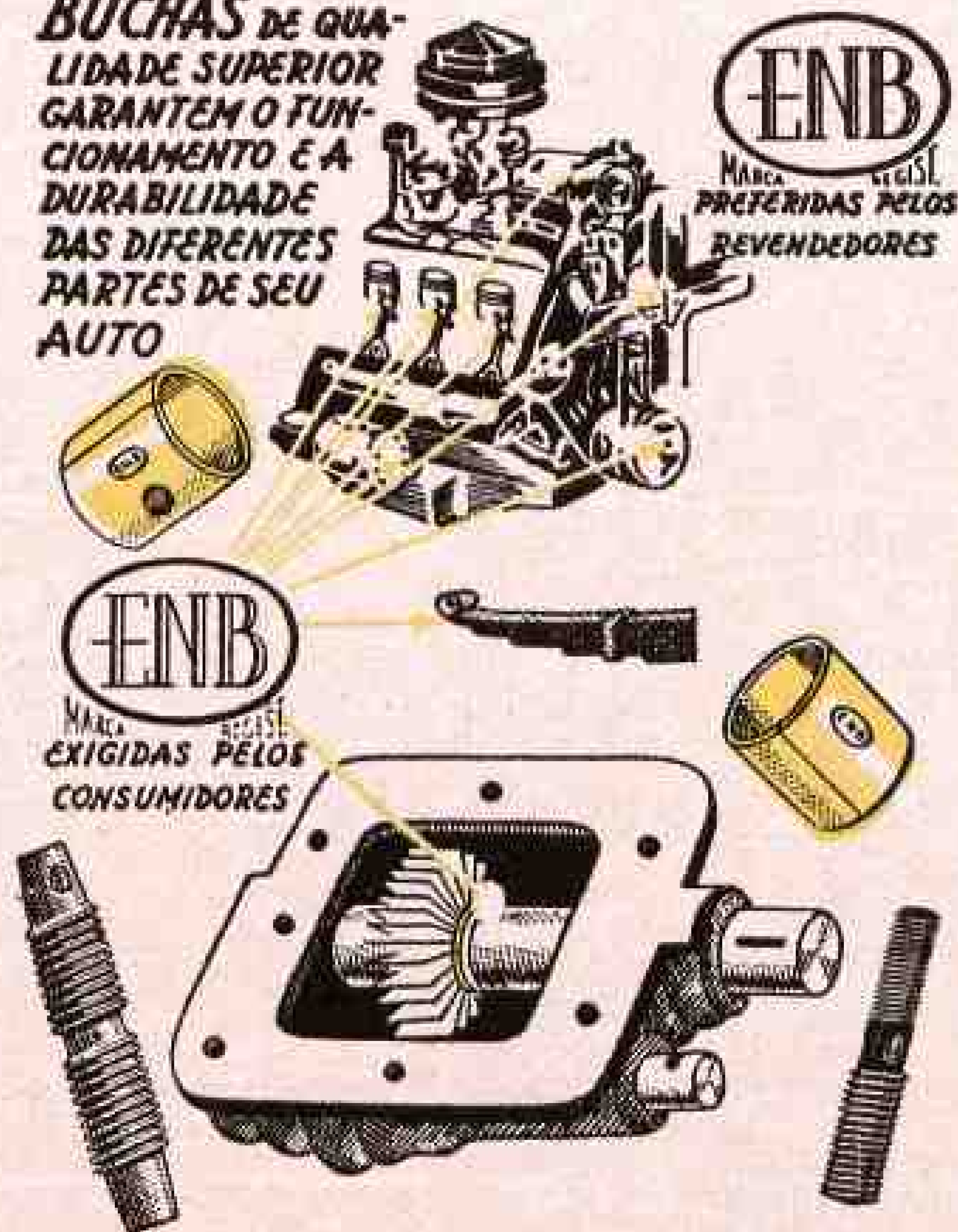


Correia para Ventilador

GUTIÉRREZ LTDA.

CANTES
End. Telegr. "AUTOQUÍMICA"
e Gerência - 9-9586
PAULO

QUALIDADE!



Fabricante:
E. N. BERTACHINI
SÃO PAULO
VENDAS AO ATACADO
Representante: J. A. CESAR

Caixa Postal: 3153
Rio de Janeiro

Telefones:
25-2964 — 48-5820



O FILTRO DE GASOLINA "ZENITH" É UM FILTRO COM UM ELEMENTO DE LAMINAS DE PRECISÃO!
ISTO SIGNIFICA, UM FILTRO LEVE E PEQUENO, QUE COM **MAIS** FLUXO DE COMBUSTIVEL, FILTRA **MELHOR**.
ATENÇÃO: O FILTRO DE GASOLINA "ZENITH" ENTOPE, PORQUE FILTRA!

ZENITH

DISTRIBUIDOR Borghoff S.A. — SERVINDO-O COM PRAZER — COMÉRCIO E TÉCNICA

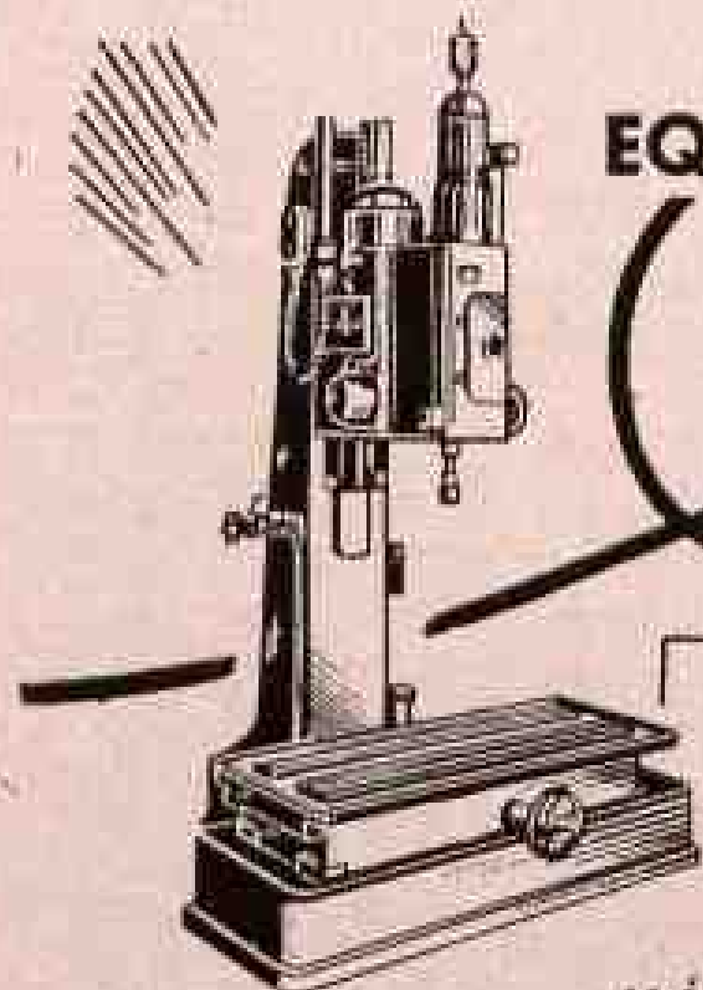
RIO DE JANEIRO: Rua Riachuelo, 243 - Tel. 42 3720
SÃO PAULO: Av. Gen. Olimpio da Silveira, 63/67 Tel. 51-2138



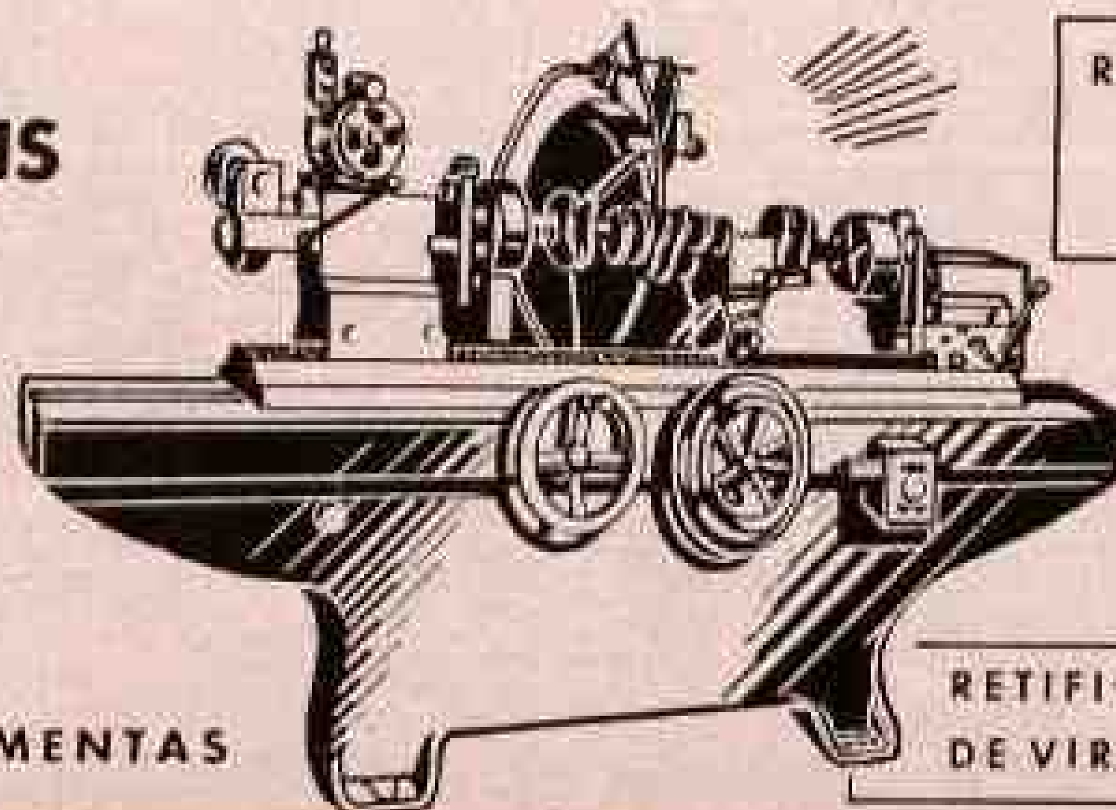
UM SÍMBOLO DE CONFIANÇA

RIO - Rua Riachuelo, 208 - Tel. 42-8140 (Rêde Int.)
- Praça Marechal Hermes, 5 - Tel. 23-3559
S. PAULO - Rua Florêncio de Abreu, 441 - Tel. 32-6688
B. HORIZONTE - Rua Tiradentes, 175 - Tel. 2-0953
P. ALEGRE - Av. Farrapos, 1043 - Tel. 2-3203
RECIFE - Rua Martins de Barros, 246/252 - Tel. 7756
SALVADOR - Rua Miguel Calmon - Edif. B. Horizonte Tel. 5689

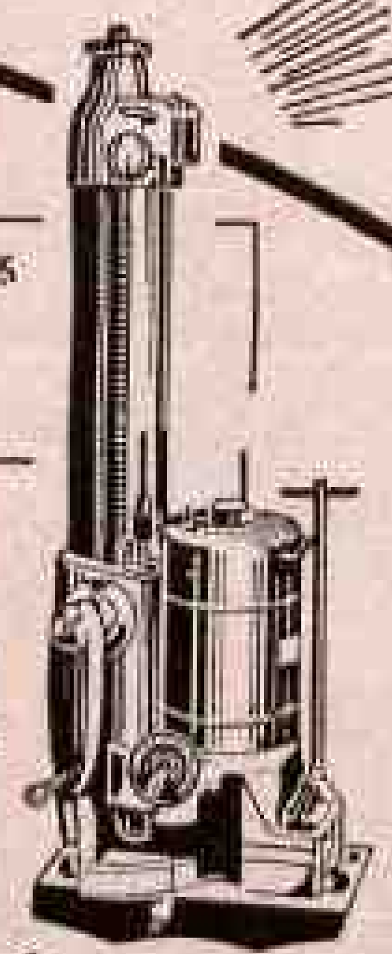
EQUIPAMENTOS PARA OFICINAS MECÂNICAS DE AUTOMÓVEIS



ESPELHADORAS DE CILINDROS



RETIFICADORAS DE VIRABREQUINS

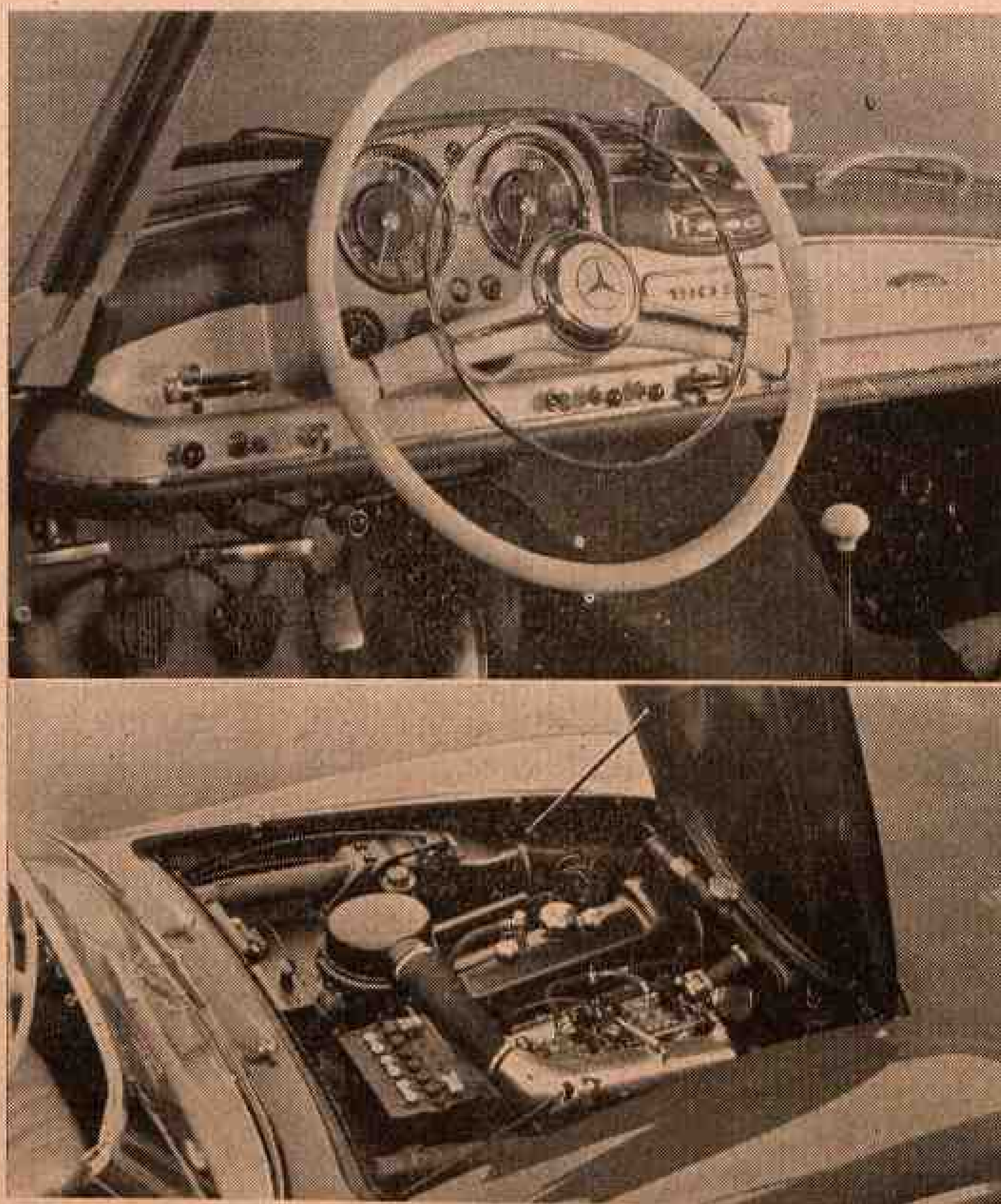


RETIFICADORAS DE CILINDROS

SECÇÃO MÁQUINAS E FERRAMENTAS

D.P. 044

LUPORINI
COMÉRCIO E INDÚSTRIA S. A.
RIO - S. PAULO - B. HORIZONTE - P. ALEGRE - RECIFE - SALVADOR



Em cima: O painel de instrumentos do Mercedes-Benz 190-SL permite fácil visualização dos contrôles. Em baixo: Uma vista do interior do cofre do motor do novo Mercedes-Benz 190-SL.

da roda, não só no eixo dianteiro como no traseiro, sendo a suspensão por meio de molas helicoidais sem atrito. Consegue-se assim a maior aderência ao solo.

A suspensão é suave, não há vibrações. Ficam suprimidas as curtas oscilações verticais típicas dos eixos rígidos.

Os carros velozes exigem freios dotados de grande resistência e com boa ação de freiagem. Daí serem de grande tamanho os freios do 190-SL.

Os tambores são dotados de aletas de arrefecimento, que libertam ràpidamente o calor. A temperatura dos freios não se eleva muito, mesmo quando aplicados repetidamente.

O capuz do motor é bastante baixo, permitindo ao motorista avistar fàcilmente os dois pára-lamas, bem como o caminho em frente. Esta excelente visibilidade é útil não só nas cidades como na estrada, nos casos de utilização do carro para fins esportivos.

CARTA DE Detroit

DETROIT, abril (de J. J. K., correspondente de AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS) — Está finalmente completa a estatística total das vendas em 1954. O resultado era esperado com grande ansiedade, devido à disputa entre Ford e Chevrolet pela primazia. As apurações parciais estavam sendo emocionantes como apurações de eleições em que há margem estreita, em que ora um candidato passa à frente, ora o outro assume a liderança.

O resultado final, publicado pela organização especializada em estatística do ramo, a firma R. L. Polk & Co., dava o primeiro lugar a Chevrolet: 1.417.453 automóveis para Chevrolet, 1.400.440 para Ford.

Poucos minutos depois de tornado público êste resultado, a Ford emitia um comunicado, segundo o qual o 1º lugar lhe pertencia, baseado em outra estatística da mesma organização Polk: Ford com 1.387.344 e Chevrolet com 1.362.087 automóveis vendidos e registrados.

Houve, como bem se compreende, uma sensação de confusão, que cessou com a seguinte explicação: a primeira estatística da organização Polk referia-se ao registro total; a segunda estatística fôra organizada a pedido da Ford Motor Co. e referia-se aos registros de automóveis excetuando os registros feitos em nome dos agentes e dos fabricantes.

Ford e Chevrolet se proclamam, pois, como sendo cada um o detentor da primazia nas vendas de automóveis.

Caminhões

No que toca às vendas de caminhões em 1954, não houve disputa nem divergência. Os resultados foram: Chevrolet, 293.079 unidades. Ford, ... 267.799 unidades.

O total de vendas de caminhões em 1954 ascendeu a 829.101, contra ... 930.312 no ano anterior, de 1953.

Os Dois Grandes

Ford e Chevrolet dominam mais de metade do mercado.

No total geral de 5.535.464 unidades vendidas em 1954, nada menos de 50.91 por cento couberam a êsses «Dois Grandes».

No ano anterior (1953) êsse total não atingira à metade, orçara em 42.84 por cento.

Se em vez de Ford e Chevrolet individualmente, apreciamos a Ford Motor Company e a General Motors Corporation, a porcentagem do mercado vai a 81.53 por cento, contra 70.22 por cento em 1953 e 64.52 por cento em 1952.

Mudanças de Posição

Houve em 1954 muitas mudanças de posição, quanto ao domínio do mercado, para as várias marcas.

Por ordem decrescente de porcentagem do mercado, a classificação em 1954 foi esta:

1º lugar - Chevrolet . . .	1.417.453
2º lugar - Ford	1.400.440
3º lugar - Buick	513.497
4º lugar - Oldsmobile . .	407.150
5º lugar - Plymouth . . .	381.078
6º lugar - Pontiac	358.167
7º lugar - Mercury . . .	269.926
8º lugar - Dodge	154.789
9º lugar - Cadillac	110.328
10º lugar - Chrysler	101.741
11º lugar - Studebaker . .	95.914
12º lugar - Nash	82.729
13º lugar - DeSoto	76.739
14º lugar - Packard	38.396
15º lugar - Lincoln	36.251
16º lugar - Hudson	35.824
17º lugar - Willys	17.002
18º lugar - Kaiser	8.889
19º lugar - Henry J . . .	1.123

Em relação ao ano anterior, as principais alterações foram as seguintes:

Buick subiu ao 3º lugar, vindo do 4º. Oldsmobile atingiu o 4º lugar, vindo do 6º. Com estas duas subidas, Plymouth caiu do 3º para o 5º. Pontiac veio do 9º para o 6º. Mercury passou Dodge e tomou dêste o 7º lugar.

Cinco marcas de automóveis subiram de posição, quatorze apresentaram diminuição de vendas.

Dos Independentes, o de maior vendas foi Studebaker, que teve 1.73 por cento do mercado. No ano anterior, essa porcentagem fôra de 2.81 por cento.

Buick chegou ao 3º lugar com mais facilidade devido ao declínio de Plymouth. Êste declínio foi acentuado: de 600.447 carros em 1953, veio para 381.078 em 1954. O mesmo declínio facilitou a Oldsmobile atingir o 4º lugar, de 6º que era no ano passado.

Cadillac apresentou também bonita ascenção, vindo do 13º lugar em 1953 para o 9º em 1954.

A Produção Total

Causou pequena surprêsa a produção total de 1954, que foi de ...... 5.535.464 unidades, quando todos esperavam que dificilmente passaria de 5.200.000 (os mais otimistas esperavam 5.400.000).

Foi o 3º ano de melhor produção na história (o 1º foi 1950, o 2º foi 1953).

Os Três Grandes tomaram quase todo o mercado: 94.43 por cento. Deixaram apenas 5.57 por cento do mercado para todos os outros fabricantes reunidos.

Os Caminhões

Foi esta a colocação das marcas de caminhões em 1954:

	unidades
1º lugar - Chevrolet, com .	293.079
2º lugar - Ford, com	267.799
3º lugar - International . .	84.222
4º lugar - GMC, com . . .	66.644
5º lugar - Dodge, com . . .	60.658
6º lugar - Willys, com . . .	17.523
7º lugar - White, com . . .	10.340
8º lugar - Studebaker, com	10.193
9º lugar - Mack, com . . .	6.098
10º lugar - Diamond T, com	2.701
11º lugar - Reo, com	2.283

Uma Nuvem Negra na Indústria Automobilística Norte-Americana

Os olhares voltados para Detroit

PARA Detroit voltam-se em expectativa algo ansiosa os olhares dos norte-americanos que, orgulhosos do surto de prosperidade da indústria automobilística, vêem com apreensão formar-se uma nuvem negra: a ameaça de greve pela conquista do «salário anual».

O maior sindicato operário dos Estados Unidos, o da indústria automobilística, acaba de iniciar novamente a sua luta «histórica», para tentar fazer triunfar o princípio do salário anual garantido. O sr. Walter Reuther, o ambicioso presidente dêsse sindicato, desejaria obter que as firmas automobilísticas garantissem aos seus empregados, que trabalhem, ou não, todo o ano, um salário anual fixo, equivalente, quanto possível, a 50 ou 52 semanas de trabalho.

A luta vai desenrolar-se no quadro de negociações separadas — a primeira das quais começou recentemente entre o sindicato e as grandes emprêsas, por ocasião da renovação dos contratos de trabalho na indústria automobilística. Não é impossível que seja assinalada por uma greve maior, a contar de junho, quando os contratos de trabalho terão expirado, e se daqui até lá nenhum acôrdo se tenha podido fazer quanto à reivindicação do sindicato.

Na luta que se acaba de iniciar, o sindicato conta com o apoio geral dos seus membros, com um certo número de trunfos, dos quais os mais importantes são os seguintes:

1) — A indústria automobilística conhece hoje uma grande prosperidade, que não deseja ver interrompida;

2) — Os dois «grandes» dessa indústria, a «General Motors» e a «Ford» empenham-se em encarniçada batalha para o primeiro lugar no mercado. O sindicato poderá «jogar» com essa rivalidade.

3) — Finalmente, o sindicato parece pronto a apoiar a sua reivindicação, por uma greve importante.

Segundo o sr. Reuther, «as trombetas ressoarão e, de um modo ou de outro, as muralhas de Jericó cairão».

Em geral, entretanto, não se acredita que uma greve geral possa explodir, e um certo número de observadores predizem mesmo que poderá ser encontrado um compromisso aceitável. Fazem notar, quanto a isso, principalmente:

1) — As companhias da indústria automobilística pediram que fôsse tomada posição categórica, pelos menos pùblicamente, sôbre as propostas do sindicato;

2) — O sr. Reuther dá a entender que não seria insensível a um compromisso;

3) — Os fundos do sindicato não lhe permitirão sustentar uma greve prolongada.

Finalmente, o sindicato não pode contar, como há alguns anos, com a «atitude de boa vontade» do govêrno, hoje republicano.



FIRESTONE NA VENEZUELA —
A Firestone já pôs em funcionamento a sua terceira grande fábrica de pneus na América do Sul: na Venezuela, na localidade de Valencia, a 150 quilômetros da capital. A nova fábrica tem 350 operários e sua capacidade de produção é de 150.000 pneus por ano.

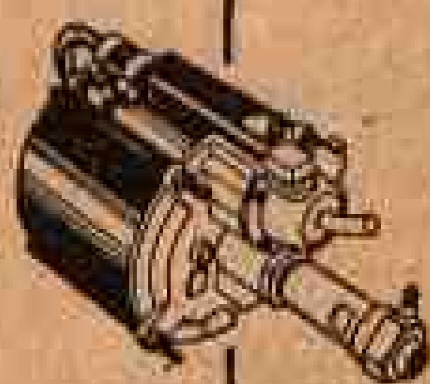
é na hora **H** que se prova



a ação instantânea

HYDROVAC*

freio a vácuo



Nos momentos em que o freio não pode falhar... aí é que o freio a vácuo Hydrovac prova a sua segurança! Da "ação instantânea" Hydrovac resulta ainda: menos desgaste das lonas e dos pneus; eliminação da fadiga; maior eficiência do motorista; rendimento extra por quilômetro.

Assegure essas vantagens ao seu veículo: equipe-o com o freio a vácuo Hydrovac!

* *Produto da Bendix Aviation Corp.*

Grande sortimento de unidades completas e peças Hydrovac para Chevrolet, Diamond T, Dodge, Federal, Ford, G M C, International, Mack, Studbaker e White.

Distribuidores

L. P. FONSECA S.A.

Nova loja – Av. Venezuela 3 (Posto Mauá) - Tel. 23-0360
Ofic. Especializada - Lad. do Faria 91 - Tel. 43-3023

ESTOQUE PERMANENTE DE UNIDADES E PEÇAS PARA O FREIO DE AR BENDIX-WESTINGHOUSE

ASP. • B 113-55

Para seu carro ficar sempre brilhando

e ter um acabamento de classe...



Exija **Opex** ou **Kem-Transport**

LACA NITRO-CELULOSE — **ESMALTE SINTÉTICO**

com o seu respectivo

Primer-Surfacer - Massa - Redutor - Thinner - Retardador - Massa para polir etc..

TODOS identificados pelo famoso emblema







SÃO PRODUTOS DA

SHERWIN WILLIAMS DO BRASIL S.A.



Caixa Postal 2444 — São Paulo



O diretor-técnico da companhia, Sr. Ludovico Gyurkovits, em companhia de seus dois assistentes, ambos seus filhos.

"Gots" — Um Nome que se Projetou Vitoriosamente no Comércio Automobilístico

NA localidade de Capuava, no Estado de São Paulo, acha-se situada a Indústria Especialisada de Artefatos de Borracha «Gots» Ltda., emprêsa de grande nomeada e, entretanto, bastante recente se contarmos em anos o seu período de vida — menos de 8 anos. Foi criada pelo sr. Ludovico Gyurkovits, antigo chefe técnico da Pirelli S. A., que realizou um curso de aperfeiçoamento nas famosas fábricas Pirelli, em Milão, Itália, em 1939 e 1940. Dentro da firma ocupa o cargo de Diretor Técnico e Procurador, sendo seus dois filhos Alexandre e Francisco encarregados do fabrico de peças e do seu acabamento e o seu irmão, Alexandre também, incumbido das vendas.

Essa indústria que nasceu com base na grande experiência do seu fundador, veio preencher uma lacuna em nosso país: cuidar da fabricação dos componentes dos freios hidráulicos, de ar, hidrovacs e transmissões automáticas dos automóveis e caminhões, assegurando ao seu produto qualidade idêntica à dos similares estrangeiros e, por incrível que possa parecer, em se tratando de nosso país, a preço muito inferior ao do produto importado.

O que vem sendo o seu progresso

Transpostas as primeiras dificuldades, já em 1951 podia ser considerada vencida a resistência interna e isso graças ao apoio e orientação dos maiores consumidores, entre os quais pode-se citar Ford Motor Co., Varam Motores, Brasmotor, International Harvester e Motomecanização do Exército.

Em 1952 foi importado da Alemanha novo equipamento, o que de mais aperfeiçoado havia para atender às necessidades de tal indústria. A matéria prima com que lidam é tôda ela das melhores procedências, quer de importação direta ou do país. São utilizados borracha sintética Neoprene e produtos químicos de origem americana, havendo estoque capaz de atender ao consumo de doze meses consecutivos.

O trabalho é contínuo das 5 às 22 horas, havendo, evidentemente, dois turnos a empenhar-se nas tarefas do dia. O segundo turno, que entra pela noite, funciona com fôrça e luz produzidas por gerador próprio.

A freguesia tem se ampliado de forma admirável, existindo no momento, como clientes, oito firmas fabricantes e montadoras de automóveis no país e cêrca de 487 atacadistas espalhados por todo o território nacional.

Os cups e boots para freios hidráulicos de ar e hidrovacs, acessórios como válvulas, pistões, molas e composições de reparos, são fabricados para qualquer tipo ou marca de automóvel ou caminhão, na média de 15.000 unidades diárias.

Em 1954 a linha de produção de peças avulsas para os sistemas de freios, compreendendo 315 tipos e dimensões diferentes, das chamadas borrachinhas ou cups, foi completada. Em seguida, atendendo ao desejo da Comissão Executiva de Defesa da Borracha, em quatro meses executou a formação de 22 reparos completos para cilindros-mestres e mais 9 das rodas, formados de pistões, válvulas, grampos e molas, acondicionados em embalagens especiais e acompanhados de completas instruções de montagem e de uso.

Foi importada da Suiça a máquina mais moderna para fabricação de molas espirais, com capacidade para produzir 15.000 em 8 horas.



Aspecto parcial da Seção de Acabamento e Acondicionamento dos produtos «Gots».

VULCANIA



Distribuidores:

LUMINAR S/A. Comércio e Representações

RUA GENERAL BRUCE, 369

RIO DE JANEIRO

Cuida presentemente a progressista indústria da fundição dos cilindros, tanto o «burrinho mestre» como o de rodas.

Como nascem os produtos «Gots»

A preparação das massas é realizada em três máquinas apropriadas, importadas, com a capacidade de trabalho para 1.500 quilos de massa em 8 horas. Aos compostos de borracha prèviamente plastificada pela passagem entre dois cilindros de rotação inversa, são adicionados ingredientes químicos triturados e incorporados pela ação continuada dos mesmos cilindros, até que haja completa absorção.

Para conseguir produtos nos quais não haja a menor porosidade interna, apresentando uniformidade absoluta, a massa de borracha é colocada em máquina chamada «trefila», dotada internamente de rôscas sem fim, de duas entradas, que vai comprimindo a massa através do corpo, cabeçote e fieira aquecida, expulsando-a no perfil, diâmetro e comprimento requeridos.

A massa trefilada nos diâmetros predeterminados, cortada, pesada e colocada entre cavas de moldes múltiplos, é posta entre gavetas aquecidas e comprimidas com alta pressão hidráulica, canizadoras», dotadas de contrôle aunas máquinas chamadas «prensas vul-



Um conjunto «Gots» para reparo completo do cilindro-mestre no caminhão Dodge

tomático de temperatura e de tempo, elevação hidráulica motorizada e pressão controlada.

Após a vulcanização, são submetidos os produtos a uma seleção rigorosa, em três fases: a primeira, ao compilar-se a fôlha de produção de cada operário; a segunda, ao submetê-los à máquina de rebarbagem; e, finalmente, a terceira, na ocasião da embalagem. Nesta última fase são registrados nos Boletins Diários e nos canhotos do contrôle que acompanham as embalagens, cada operação e seu executor. Qualquer observação dos clientes, no ponto mais distante do território nacional, poderá ser lançada nesse mesmo canhoto de contrôle e encaminhado à emprêsa para os devidos fins.

Como funcionam as vendas da emprêsa

O sr. Alexandre Gyurkovits, irmão do fundador, que é assistente de vendas, mantém escritório em São Paulo, à Praça da Sé, 87, 5º andar, onde se realiza completa exposição dos produtos «Gots». Existem, ainda, representantes exclusivos espalhados por todo o país.

Caixa de Sugestões

A exemplo de muitas firmas em todo o mundo (no Brasil também?) a General Motors mantém «caixas de idéias» ou «caixas de sugestões» para seus empregados e operários ali depositarem suas idéias visando à melhoria do trabalho e da produtividade.

As sugestões aproveitadas são recompensadas.

Em 12 anos de funcionamento do sistema, a General Motors já pagou 13 milhões e meio de dólares por 298.755 sugestões aceitas. No mesmo período, receberam-se mais 1.000.000 de sugestões que não puderam ser aproveitadas.



EQUIPAMENTOS DA MAIS ALTA QUALIDADE!

é o que V.S. deve ter no seu Pôsto de Serviço, Oficina ou Garagem.



- *MÁQUINAS ESPECIALIZADAS*
- *ACESSÓRIOS EM GERAL*
- *PEÇAS DE REPOSIÇÃO*
- *INSTALAÇÕES*
- *ASSISTÊNCIA TÉCNICA*

CONSULTE-NOS SEM COMPROMISSO



Equipamentos Jordan S.A.

ENGENHARIA-INDUSTRIA E COMERCIO

SÃO PAULO | AV. ANHANGABAÚ, 939 TELEGR. "SAJOR" - FONE: 34-1345 E 32-0498

RIO DE JANEIRO | RUA LIMA BARROS, 5 TELEGR. "SAJOR" - FONE: 28-9507 E 48-2169

DIVERSAS NOTÍCIAS

Aniversário de Casanova & Cia. Ltda.

Ao ensejo do aniversário de Casanova & Cia. Ltda., desta capital, cumpre-nos lembrar a magnífica personalidade do seu idealizador e criador, sr. Adelino da Silva Casanova, que em 1948, falecendo, deixou aos seus filhos Frederico, Hilton, Lino e Hélio a responsabilidade de zelar pelos interêsses de uma tradicional casa de peças e acessórios para automóveis.

Neste mês, quando a casa completa o seu 29º ano de existência, conta já com uma filial localizada à rua Barão de S. Felix, 148, cujo encarregado é o sr. Hélio da Silva Casanova, complementando a matriz situada em edifício próprio à rua Figueira de Melo 348/50, onde o sr. Frederico é o sócio-gerente e os srs. Hilton e Lino são sócios com cargos de sub-gerentes.

Mantém a firma uma oficina completa de reparação de pneus e câmaras de ar, cravação de lonas de freios e discos de embreagem, retificação de tambores de freios e frisagem de pneus, sendo distribuidora exclusiva para o Distrito Federal e o Estado do Rio de Janeiro de peças legítimas FoMoCo e revendedores das peças Mopar, da Chrysler Corporation, e peças genuínas G.M.

Comemorando o seu 29º aniversário, a firma promoveu um churrasco no qual se reuniram todos os seus funcionários, na Churrascaria Jardim, em Copacabana. Estiveram, ainda, presentes, representantes de diversas firmas amigas, de estabelecimentos bancários e da imprensa. Vários oradores fizeram-se ouvir, augurando um futuro grandioso à firma Casanova & Cia. Ltda. e aos seus componentes.

* * *

Marinho Tavares de Almeida

A firma Marinho Tavares de Almeida adquiriu dos componentes da firma Fontes Irmãos & Cia. o seu estabelecimento comercial, seção de veículos, peças e acessórios, sito à Rua José do Prado Franco, 148, Aracaju, Sergipe. O capital registrado, da firma, é de Cr$ 1.000.000,00, cuidando a mesma, ainda, de importação e exportação.

A Federação do Comércio de São Paulo e a Importação de Caminhões

A Federação do Comércio do Estado de São Paulo acaba de telegrafar ao diretor da SUMOC nos seguintes têrmos:

«A Federação do Comércio do Estado de São Paulo, atentando para o grave problema denunciado pelo Sindicato do Comércio Varejista de Automóveis, Peças e Acessórios sôbre a falta de transporte rodoviário decorrente das medidas restritivas do crédito bancário e da dificuldade da importação de veículos e peças devido aos altos ágios em que estas mercadorias estão classificadas, e sentindo que tal situação criará maior elevação do custo de vida pelas dificuldades ao escoamento das safras de cereais e outros gêneros para os centros consumidores, pede sua atenção para o assunto e solicita providências no sentido de solucionar o problema. Saudações. Luiz Roberto Vidigal».

* * *

Caminhões Carregando Enxadas de São Paulo Para o Nordeste

O ministro da Agricultura, sr. Costa Pôrto, fêz as seguintes declarações à imprensa:

«No Nordeste choveu mas não há enxadas para o plantio. Sabedor da crise, encomendei imediatamente cem mil enxadas as fábricas de São Paulo. Os produtores paulistas, porém, pediram 90 dias para entregar.

Lancei um apêlo para que me mandassem o que tivessem em estoque, pois, esperando noventa dias, as chuvas passavam e estaria tudo acabado. Foram embarcadas, de Sorocaba, no dia 21 de março, 20 mil enxadas. Até agora não chegaram e nem se sabe onde estão. Tenho comigo 13 mil, mas não consigo transporte para o Norte. Estou mandando vir caminhões, a frete, de Pernambuco e da Paraíba, para daqui levarem carregamento dêsse instrumento agrícola. Cada caminhão que vem custará 15 mil cruzeiros, e como não baste, adquiri, na Fábrica Nacional de Motores, 10 veículos de carga. Partirão imediatamente, levando o que tenho. Já apelei para a F. A. B., que prometeu me auxiliar».

* * *

Batalhões de Transportes

Acabam de ser criados, para instalação, imediata, batalhões do Exército Nacional que devem especializar-se na construção de estradas de rodagem e de ferro, na zona do polígono das sêcas, no Nordeste brasileiro. Essas unidades são o 1º Batalhão Rodoviário, com sede em Caicó, no Rio Grande do Norte, o 3º Batalhão Fer-

(Continua na página 43)

CÂMBIO - ÁGIOS

ALTERAÇÃO NAS SÔBRE-TAXAS PARA LICITAÇÃO DE P. V. C.

O Presidente da Bôlsa de Valôres do Rio de Janeiro, Sr. José Willemsens Júnior, divulgou aos corretores desta praça o ofício que recebeu do Banco do Brasil S. A. (Camio/Ascam-55/526), abaixo transcrito:

"Rio de Janeiro, 22 de março de 1955
Bôlsa de Valores do Rio de Janeiro
Nesta
Senhor Presidente

Levamos ao seu conhecimento que, de acôrdo com o resolvido pelo Conselho da Superintendência da Moeda e do Crédito, em sessão de 10 do corrente, vigorarão as seguintes sôbre-taxas mínimas para licitação em Bôlsa, a partir do leilão de 23 dêste:

Moeda	1ª Cat.	2ª Cat.	3ª Cat.	4ª Cat.	5ª Cat.
Dolar	Cr$ 20,00	24,00	31,00	40,00	100,00
Libra	Cr$ 56,00	67,20	86,80	112,00	280,00
Fr. Fr.	Cr$ 0,0572	0,0686	0,0886	0,1143	0,2858
Fr. Bel.	Cr$ 0,40	0,48	0,62	0,80	2,00
Dan. Kr.	Cr$ 2,90	3,48	4,49	5,80	14,48
Kr. Sw.	Cr$ 3,87	4,64	6,00	7,74	19,34

Informamo-lo, outrossim, de que passará a ser de Cr$ 20,00, por dólar, a sôbre-taxa para os leilões relativos a convênios de frutas.

Servimo-nos da oportunidade para apresentar-lhe atenciosas saudações.
Pelo Banco do Brasil S. A. — Carteira de Câmbio
Aristides Monteiro de Carvalho e Silva — Gerente.
Lázaro Baumann das Neves — Assessor Técnico.

do Rio Grande do Sul para todo o Brasil...

PRODUTOS

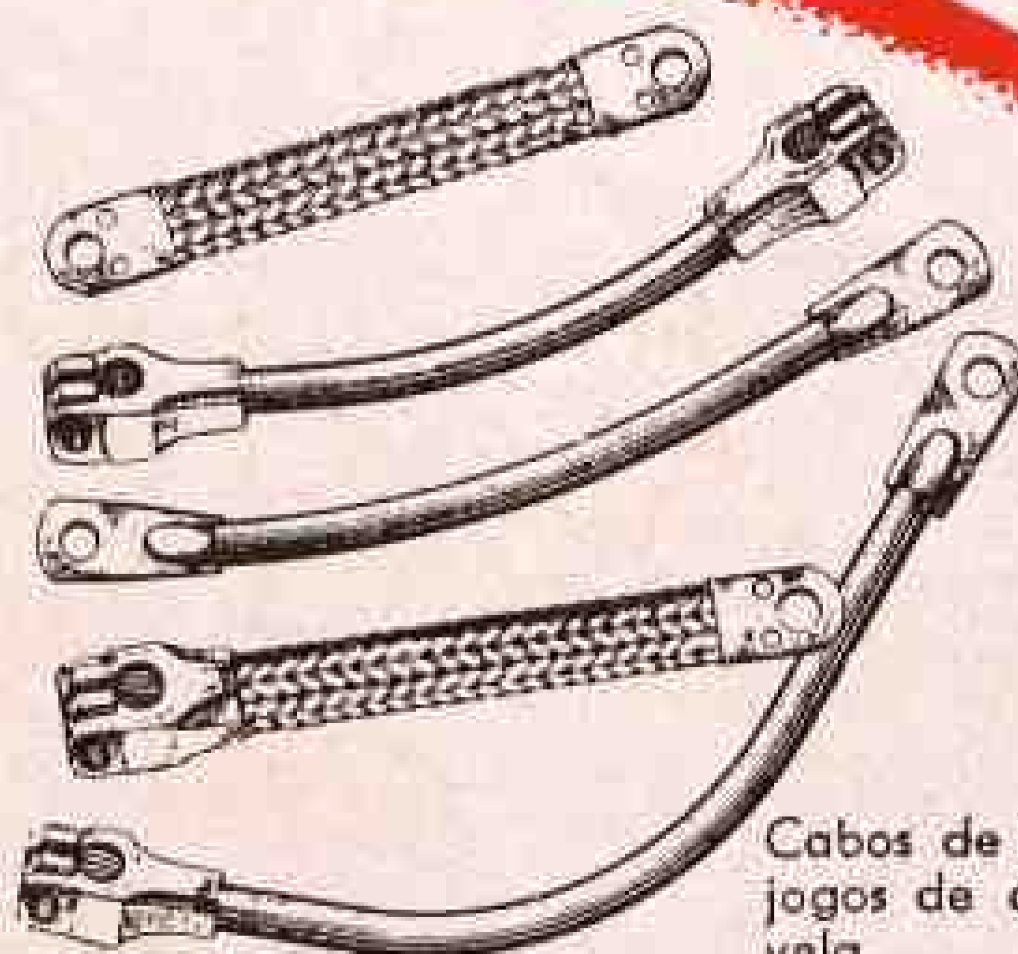
Eureka

MARCA REGISTRADA

De qualidade garantida, ajustam-se bem e duram mais



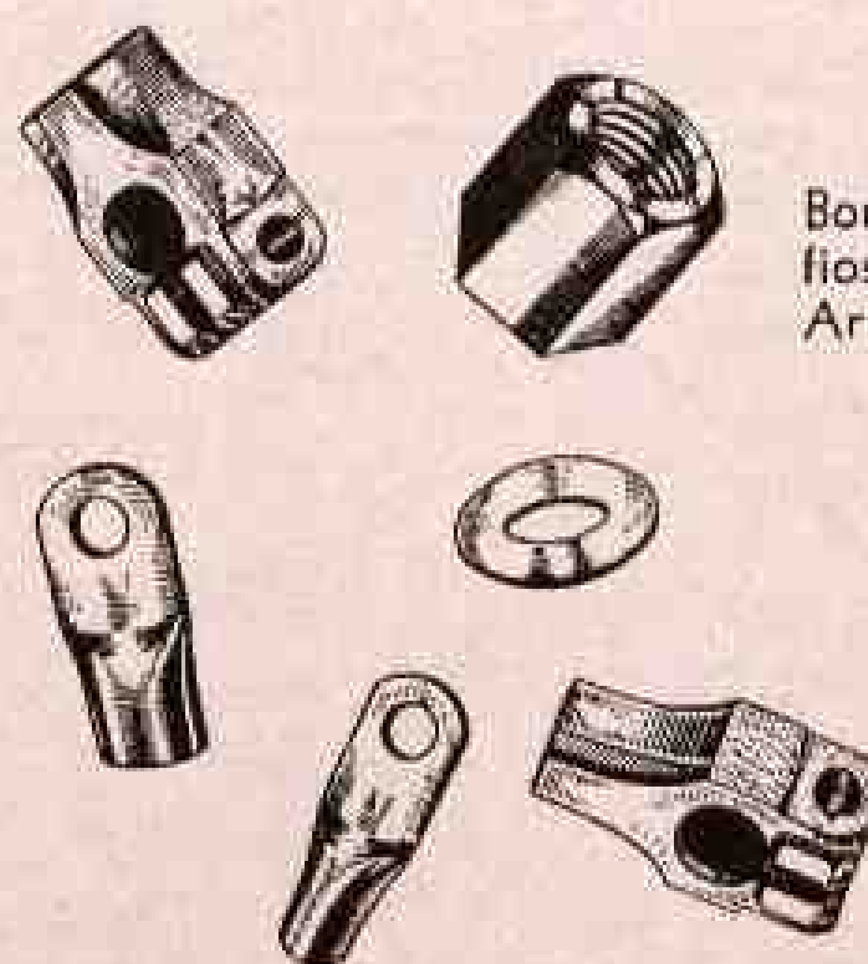
Barras para bateria
Braçadeiras para mangote
Tampões para radiador.
Tampões do tanque de gasolina - Presilhas do cofre.



Cabos de bateria e jogos de cabos de vela.



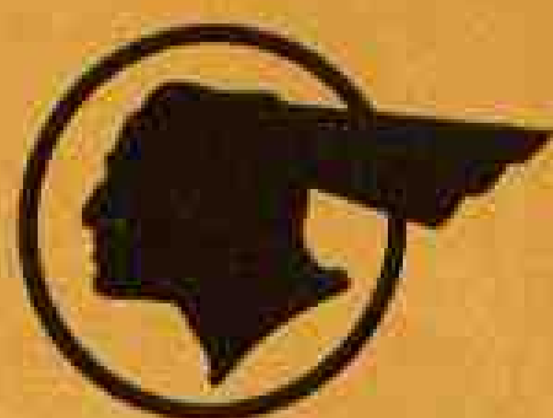
Retentores de óleo, de couro ao cromo, vedam melhor e duram mais.

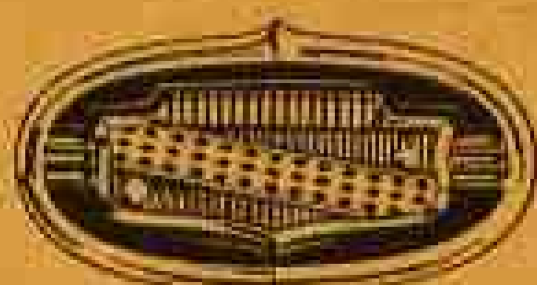


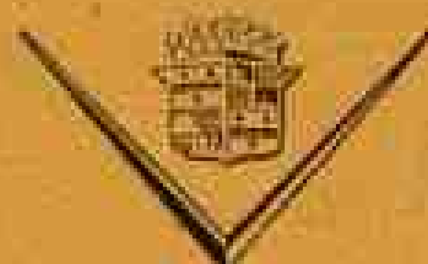
Bornes - Terminais de fios - Porcas duplas - Arruelas lisas

MECHANICA URANIA LTDA.

Fábrica 1: Avenida França, 476 — Fone: 2-1774
Fábrica 2: Rua Antonio Joaquim Mesquita, 561
CAIXA POSTAL 4 — TELEGR.: «EUREKA» — PÔRTO ALEGRE




Quem tem produtos destas marcas...

sabe o que êste emblema significa!



Vale a pena exibi-lo em destaque!

GENE





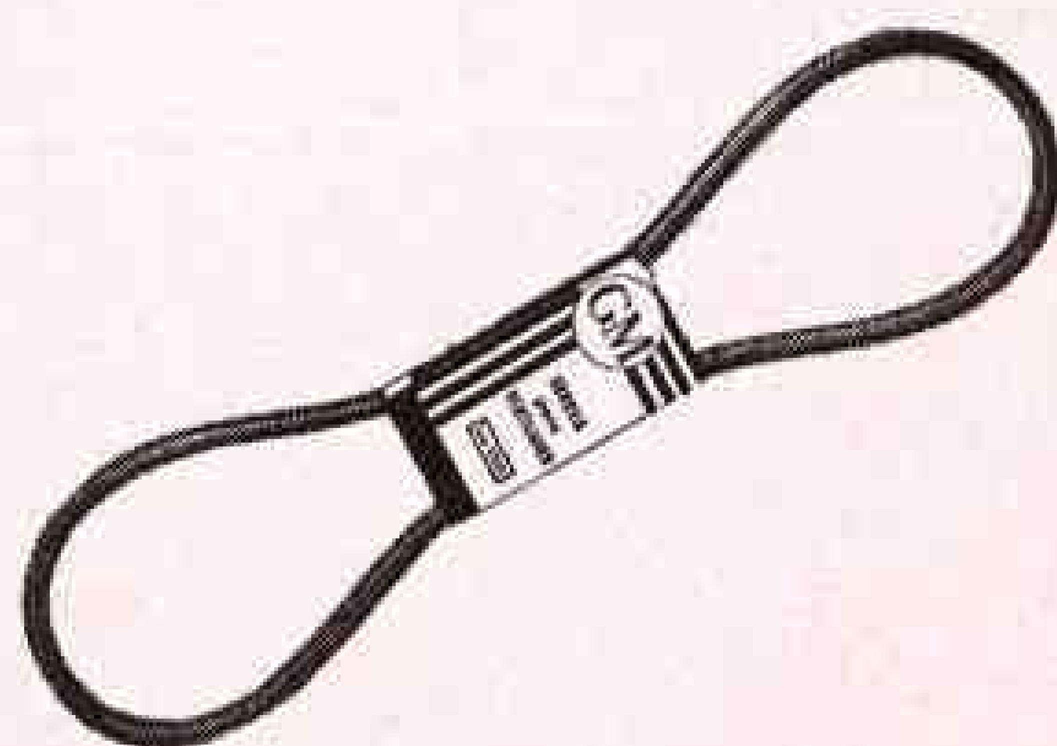
São milhares os possuidores de carros e caminhões garantidos pelas marcas da General Motors. E cada um dêsses possuidores sabe que pode confiar nos Concessionários Autorizados de Peças e Acessórios GM. Ganhe mais prestígio... mais negócios... identificando-se junto a êsse grande público.

ROLAMENTOS "NEW DEPARTURE"



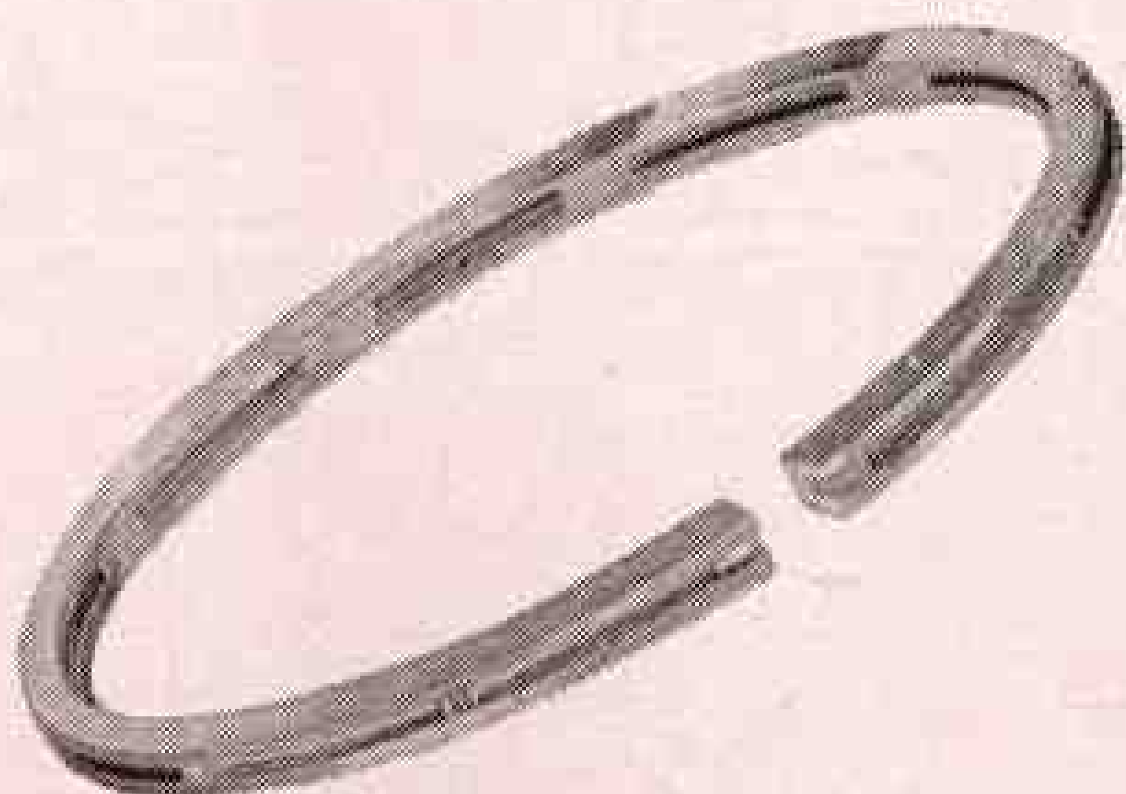
Cada esfera "New Departure" é o máximo de perfeição realizada no gênero: rigor de contôrno, uniformidade, resistência e durabilidade jamais atingidas em qualquer parte do mundo.

CORREIAS GM PARA VENTILADOR



Fabricadas com borracha de primeira qualidade e lonas pré-distendidas, as Correias GM para Ventilador conservam o motor de seu carro à temperatura adequada... resistem mais... duram mais... mantêm sempre a tensão exata.

ANÉIS DE SEGMENTO GM



Para dar novas fôrças ao motor – para a máxima economia de óleo e gasolina – instale anéis de segmento GM – de qualidade comprovada.

ÓLEO ELCO 28
(Hypoide - GM - 4735 - M)



Para uso em todos os carros de passageiros e caminhões da General Motors, equipados com diferencial de engrenagens Hypoide.

RAL MOTORS DO BRASIL S.A.

CONCESSIONÁRIOS EM TODO O PAÍS



PARA A GARANTIA DE SEUS SERVIÇOS, EXIJAM DE SEUS FORNECEDORES A LINHA COMPLETA DOS PRODUTOS GT

Para maiores informações, dirijam-se, por obséquio, à Caixa Postal 4308, São Paulo

INDÚSTRIA DE PRODUTOS QUÍMICOS G. T. S/A

MATRIZ E FÁBRICA — SÃO PAULO — Rua Casa do Ator, 90-134 (Prédio Próprio — Caixa Postal 4308
FILIAL — RIO DE JANEIRO — Rua General Argolo, 57 (S. Cristóvão) — Caixa Postal 4557
FILIAL — RECIFE — Av. Guararapes — Edifício Sto. Alpino — 10° andar — sala 1.007
PÔRTO ALEGRE — Rio Grande do Sul — Irmãos Selhane Ltda. — Rua Pinto Bandeira, 385, 2° andar
CURITIBA — Paraná — Importadora Ico Comercial S/A — Rua Pedro Ivo, 801 — Caixa Postal 356
BELO HORIZONTE — Minas Gerais — Sebastião Silva — Av. Afonso Pena, 759, 2° andar — Caixa Postal 277
FORTALEZA — Ceará — Renato Garcia — Rua Pedro I, 607
BELÉM — Pará — A Vidigal — Trav. Padre Eutiquio, 18, 1° andar — Caixa Postal 653
SÃO LUIZ — Maranhão — Albuquerque & Reis — Trav. Marcelino Almeida, 137, 1° andar — Caixa Postal 286
MANAUS — Amazonas — Antonio M. Henriques & Cia. — Rua Marechal Deodoro, 154 — Caixa Postal, 123

DISTRIBUIDORES EM TÔDAS AS PRAÇAS DO PAIS

roviário, situado na cidade paraibana de Campina Grande, e o 4º Batalhão Ferroviário, no sertão de Crateus, Estado do Ceará.

Além das artérias de viação a serem construídas, a atuação dos referidos batalhões terá outros grandes efeitos úteis. Basta considerar o problema do alistamento militar, tido como fator do êxodo rural, e registrar que a prestação do serviço nas fileiras será feita na própria interlândia. Lembre-se, também, a notável contribuição que o recrutamento ali prestará à melhoria das aptidões do homem do campo, alfabetizando-o e ensinando-lhe o manejo de máquinas, primeiro grande passo para a motorização.

* * *

Edição Especial do «Noticiário Intimex»

O «Noticiário Intimex», publicação mensal da «Intimex Indústria e Comércio S/A.», desta capital, acaba de editar um número especial dedicado à Fábrica Nacional de Motores.

Caprichosamente apresentado, com 48 páginas e muitas dezenas de gravuras, êsse número visa a proporcionar à opinião pública uma apreciação exata do que faz a F. N. M., hoje com 1.400 operários, montando 200 caminhões por mês, com 65 por cento de peças nacionais.

A Intimex é a distribuidora, no país, dos caminhões Alfa-Romeo da F.N.M., que vemos a todo momento circulando pelas nossas ruas e estradas.

* * *

Paula, Irmãos & Cia.

Esta conhecida firma importadora e de representações, estabelecida em Natal e Mossoró, estado do Rio Grande do Norte, acaba de elevar seu capital para 6.000.000 de cruzeiros, ao mesmo tempo que inaugurou suas novas instalações em prédio próprio, de 3 pavimentos, na capital potiguar, à Praça Augusto Severo n.º 260.

* * *

Matsujo Nakatsukasa

Esta nova firma da capital paranaense está instalada com a «Retifica de Motores Nakashi» à avenida João Gualberto nº 887, em Curitiba.

* * *

Produção de Aços Finos

O nome exato da firma austro-alemã que se fundiu à firma brasileira Aços Villares S/A, para a produção de aços finos é «Gebruder, Boehler S/A» e não como saiu no nosso número anterior.

18.459 Veículos Auto-Motores Licenciados em 1954, em Pôrto Alegre

No ano que findou, foram licenciados pela Prefeitura de Pôrto Alegre 12.669 automóveis, 2.559 camionetas rurais, 3.027 caminhões e 304 ônibus, num total de 18.459 veículos.

Abaixo, damos essa estatística, classificando êsses veículos de acôrdo com a potência do motor.

AUTOMÓVEIS PARTICULARES

Com fôrça até 50 HP	31.8%	4.029
Com fôrça de 76 a 100 HP	27.1%	3.453
Com fôrça de 51 a 75 HP	18.7%	2.371
Com fôrça de 101 a 125 HP	8.3%	1.052
Com fôrça de 126 a 150 HP	2.4%	307
Com fôrça de mais de 150 HP	0.8%	94

AUTOMÓVEIS DE ALUGUEL

Com diversas potências .... 10.9%, ou sejam: 1.386 carros

CAMIONETAS TIPO RURAL

Das 2.559 camionetas tipo rural:

Com fôrça até 50 HP	52.4%	1.340
Com fôrça de 76 a 100 HP	34.4%	880
Com fôrça de 51 a 75 HP	9.8%	253
Com fôrça de 101 a 125 HP	2.8%	71
Com fôrça de 126 a 150 HP	0.6%	15

CAMINHÕES DE CARGA

Com capacidade até 1.000 quilos	20.6%	624
Com capacidade de 1.001 a 2.000 quilos	17.0%	542
Com capacidade de 2.001 a 3.000 quilos	20.8%	629
Com capacidade de 3.001 a 4.000 quilos	16.8%	510
Com capacidade de 4.001 a 5.000 quilos	14.1%	426
Com capacidade de 5.001 a 7.000 quilos	7.7%	232
Com capacidade de 7.001 a 10.000 quilos	1.6%	49
Com capacidade de mais de 10.000 quilos	0.5%	15

Como se vê, dos 18.459 veículos licenciados, predominaram os automóveis (12.669).



SINCERA HOMENAGEM — Milhares de pessoas que trabalham na Renault assistem na própria fábrica a uma missa por alma do Sr. Pierre Lefaucheux, o ex-diretor que faleceu num desastre de automóvel e que era muito estimado. A Renault pertence ao Estado mas é o inverso das emprêsas estatais do Brasil, pois lá todos trabalham muito e a emprêsa dá lucros.

Transporte Comercial

Uma secção para os que se dedicam à venda e à manutenção de Caminhões, Ônibus e Veículos Comerciais.

Os Novos Caminhões Mack com Cabina Avançada

A cabina pode ser levantada verticalmente do chassi

A CONHECIDA indústria de caminhões Mack, a «Mack Trucks Inc.», acaba de apresentar uma série inteiramente nova de caminhões, com cabina avançada, cabina que também pode ser levantada verticalmente do chassi permitindo fácil acesso e serviço.

A nova série recebeu a denominação de «Verti-Lift D», para lembrar essa peculiaridade de tanta importância para manutenção. Os caminhões têm capacidade de 10 a 14 toneladas e os tratores podem atingir de 20 a 26 toneladas de carga.

Essas novas unidades podem ser entregues com 4 ou com 6 rodas e com diversos comprimentos de plataforma.

A nova cabina é a mais curta de todos os caminhões de sua classe, permitindo assim maior comprimento da carroçaria na parte destinada às cargas.

Os chassis são relativamente leves, combinando essa leveza com grande rigidez e resistência.

A cabina é nada menos de 50 polegadas mais curta do que as cabinas comuns de caminhões. Do pára-choque dianteiro ao ponto posterior mais distante mede apenas 68 polegadas. O espaçoso assento comporta cômodamente três pessoas.

Êstes novos caminhões Mack são dotados de eixo dianteiro maior e de volante de direção maior, o que redunda em mais facilidade de manejo no trânsito congestionado. Como exemplo de tal facilidade de direção, bastará citar que o caminhão pode fazer uma volta completa com apenas 34 pés de diâmetro, com pneus de 9 por 20.

Os contrôles estão todos bem localizados, atendendo à melhor conveniência do motorista.

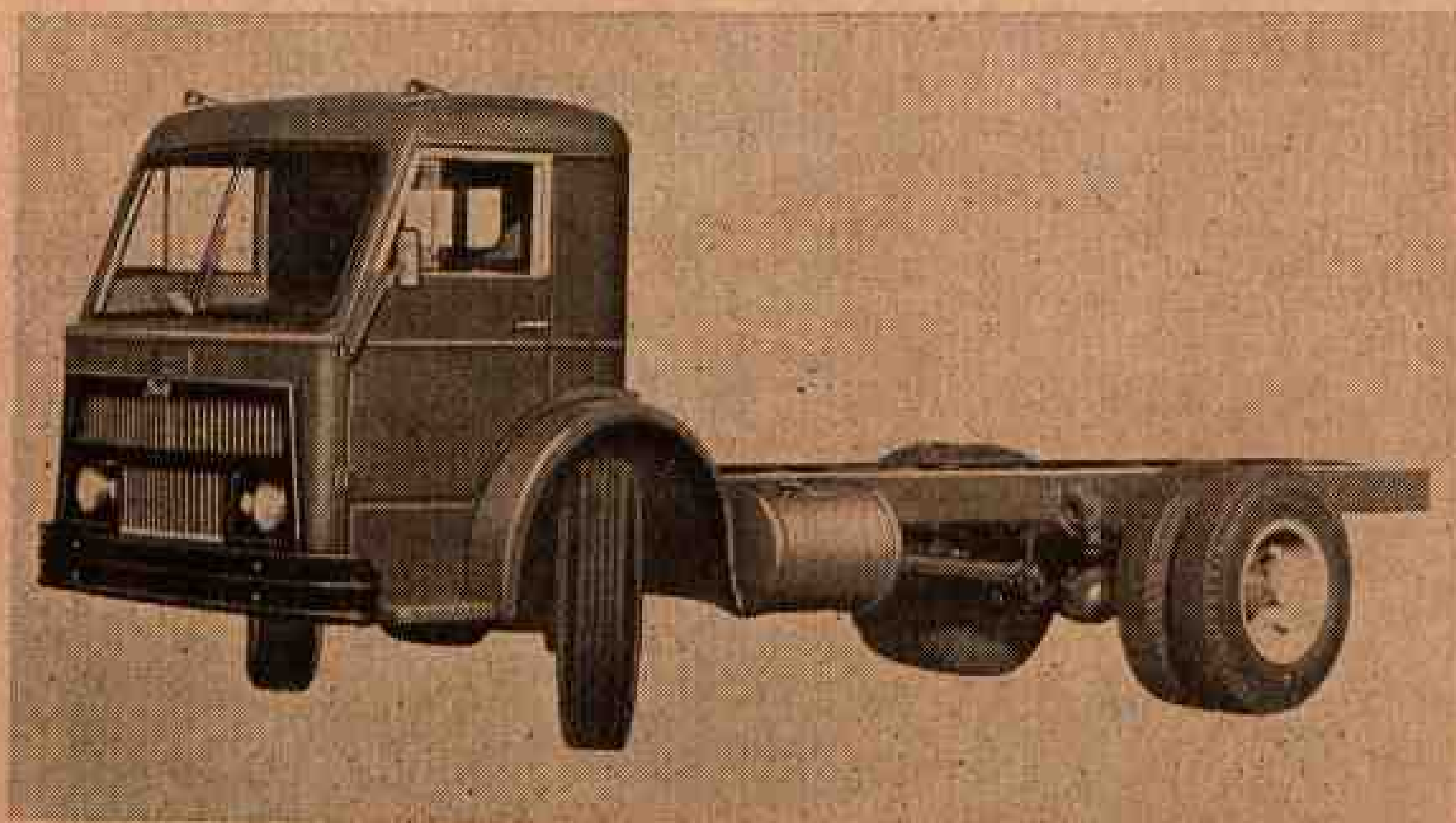
A visibilidade é máxima, graças ao novo pára-brisa ampliado e às largas janelas laterais. O assento está colocado de modo tal que proporciona a melhor visibilidade para a frente, para baixo, para a direita e para a esquerda.

As vidraças das janelas são dotadas de contrapesos, para mais fácil movimentação, dispensando o uso de manivelas.

As cabinas são dotadas de isolamento, à prova de fumaça e de poeira, ven-



Com esta nova cabina dianteira avançada, os novos caminhões Mack D oferecem uma série de vantagens, tais como fácil acesso ao motor e ao chassi, a cabina podendo ser levantada mediante bomba manual ou macaco hidráulico. O levantamento da cabina não exige nenhum desligamento.



A direção dos novos caminhões Mack D é muito facilitada, o volante de direção é maior, o veículo descreve um círculo completo com o diâmetro de apenas 34 pés.

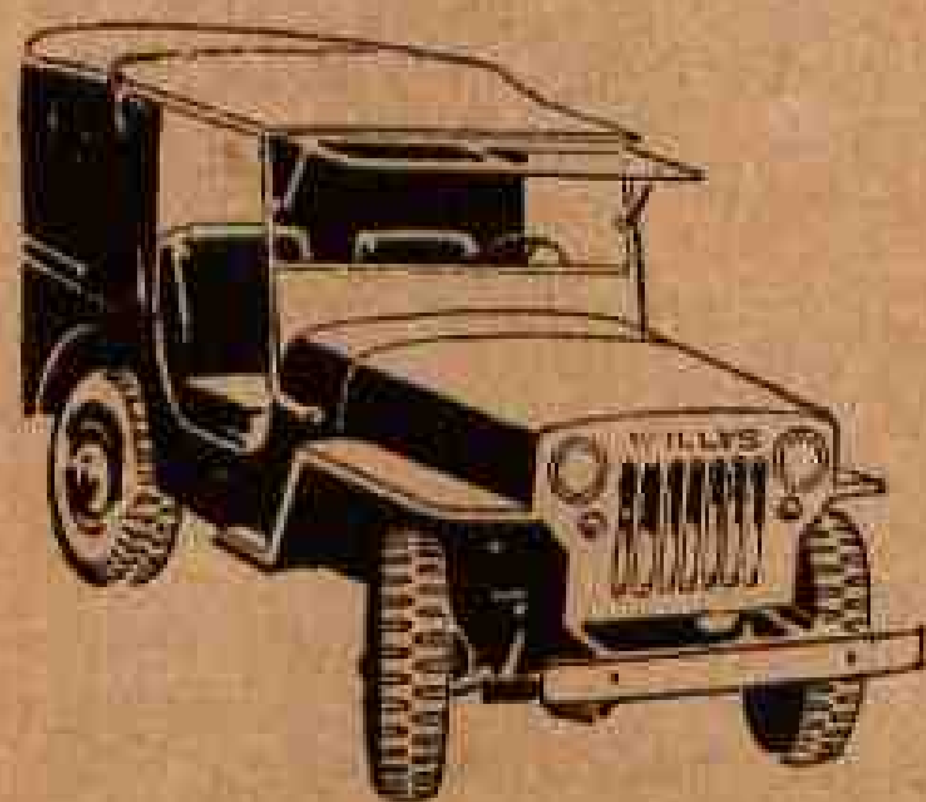


A visibilidade é máxima nesta nova cabina dos caminhões Mack D, graças ao amplo pára-brisa e às vidraças laterais muito largas. O assento é colocado de maneira tal que proporciona visibilidade total tanto para a frente como para os lados e para baixo.

Para terrenos acidentados...

sirva-se do Jeep WILLYS

Robusto, ágil e potente, o Jeep Willys é o veículo mais útil até hoje construído. Desafia qualquer estrada, sobe as mais difíceis ladeiras e atravessa os campos com facilidade, graças ao seu poderoso motor e ao impulso de sua tração nas quatro rodas. Na fazenda, no sítio ou na granja, está sempre em ação: é caminhão, é trator e é carro para reboque. Sua tomada de fôrça (opcional) produz até 30 HP na polia, para acionar equipamentos de transmissão. Pela manutenção econômica e versatilidade de operação, é o veículo n.º "1" de norte a sul do país.





WILLYS-OVERLAND DO BRASIL S. A.

CONCESSIONÁRIOS EM TODO O PAÍS

p. a. nascimento - 80-004

tiladas e mantendo temperatura conveniente.

Outro elemento de confôrto para o motorista são as portas muito largas, com degrau baixo, permitindo fácil entrada e saída.

Os caminhões modelos D-20 e D-42 utilizam os mesmos componentes que são normais nos outros modelos de caminhões Mack.

O exame, o acesso e o serviço no motor e na parte dianteira do chassi tornam-se agora extremamente facilitados, com a cabina assim avançada e podendo ser elevada verticalmente. Não há necessidade de espaço extra na oficina, basta levantar a cabina e ter logo acesso ao motor ou ao chassi. A elevação da cabina pode ser feita com bomba manual ou com levantador hidráulico.

Para os serviços diários de manutenção não há necessidade de levantar a cabina.

Nos raros casos em que haja necessidade da remoção completa da cabina, essa remoção nos caminhões da série D levará apenas 30 minutos, em contraste com 15 horas que é quanto se gasta nos outros tipos de caminhão com cabina.

O arrefecimento tornou-se também mais fácil, com o amplo radiador instalado na parte extrema dianteira, o que dispensa complicadas canalizações para a água.

Motores

O motor normal nos modelos D-20 é o Mack Magnadyne, a gasolina, com a potência de 107 HP a 2.800 rotações por minuto. Nos modelos D-42, o motor é o Mack Magnadyne de 150 HP.

Opcionalmente êsses motores podem ser oferecidos com transmissão de 5 e de 10 velocidades e com freios hidráulicos ou a ar.

O Gerente de Uma Emprêsa de Transporte Comercial

Qualidades que deve possuir

O SUCESSO ou o fracasso de uma emprêsa de transporte comercial depende quase totalmente de uma pessoa: o gerente, superintendente, diretor ou qualquer outro nome que tenha a pessoa que dirige.

E' êle que vai executar o programa traçado. O êxito dependerá, portanto, de sua capacidade de executá-lo, de seus conhecimentos do ramo, de sua habilidade em fazer a frota de caminhões e outros veículos **realizar depressa e com economia** o trabalho que lhe compete, isto é, o transporte, a finalidade da emprêsa.

O gerente de uma emprêsa de transporte precisa ser uma pessoa dotada de qualidades não muito comuns, capaz de aceitar responsabilidades variadas e complexas.

Antes de mais nada, precisa ser um **técnico.** Deve conhecer profundamente o ramo do automóvel, deve ser capaz de conversar e discutir com especialistas, deve conhecer 10 mil coisas sôbre motor, peças, carroçarias, rodovias, despachos, leis e regulamentos, etc., etc.

Deve conhecer os vários tipos de caminhões e veículos comerciais, a sua manutenção, as ferramentas, a oficina, os combustíveis.

Deve conhecer os mercados de transporte, as correntes de mercadorias transportadas em caminhões, o programa de sua companhia, a concorrência.

Deve ter imaginação fecunda e espírito criador. Não basta transportar como todos transportam: cumpre conceber e criar aperfeiçoamentos, melhorias, novos métodos que aumentem eficiência e reduzam despesas.

Deve ter especial capacidade para dirigir os empregados, deve saber escolhê-los e saber conservá-los. De nada adiantará, com efeito, organizar muito bem sua emprêsa, dotá-la dos melhores veículos e da melhor oficina de manutenção e não saber escolher e dirigir o «elemento humano» que vai dar vida a êsse material inerte.

Veículos e equipamento

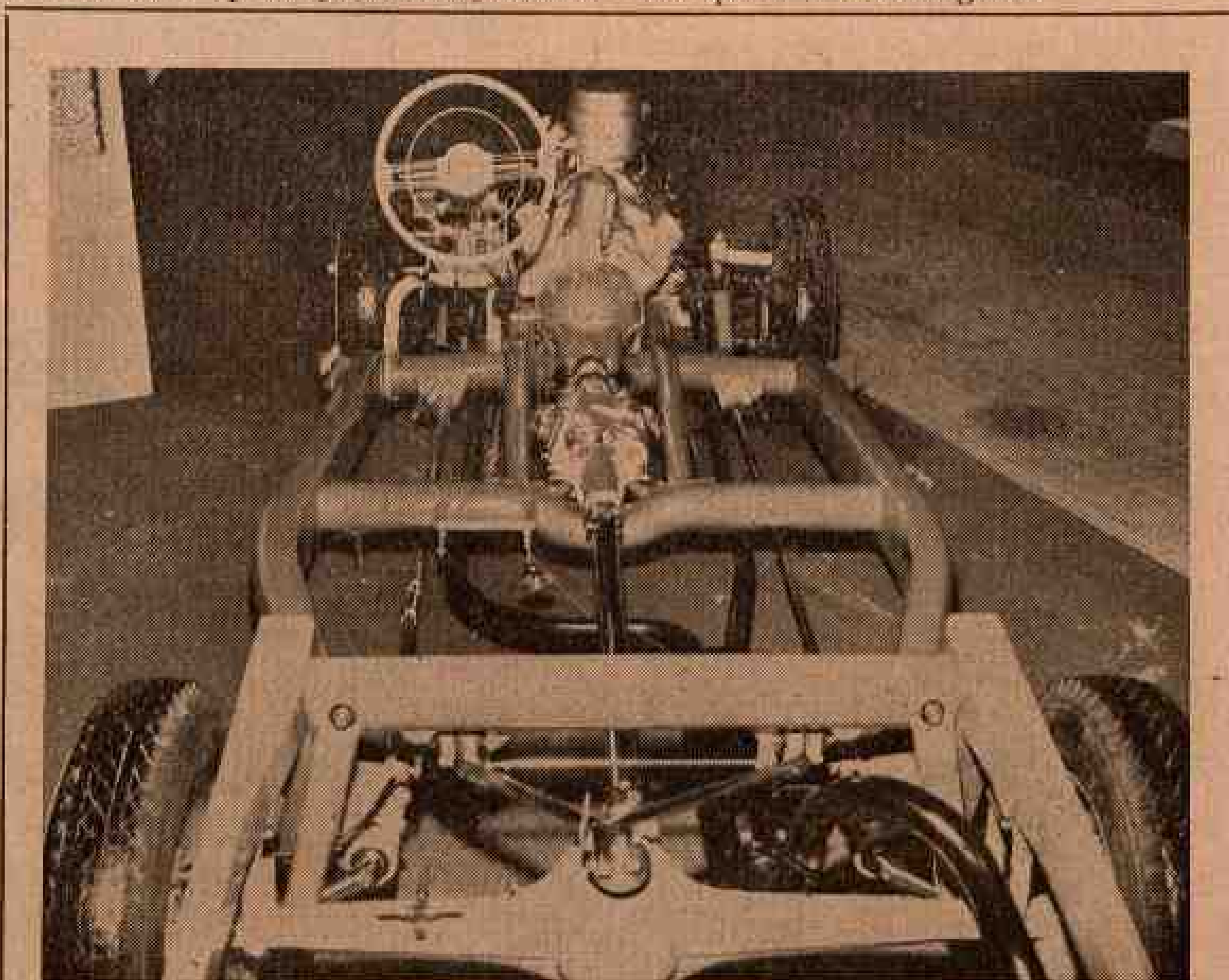
O gerente precisa ser um técnico em veículos e equipamentos. E' o responsável pelo rendimento econômico dos veículos, pela sua duração, pela sua retirada do trabalho.

Escolher o bom veículo não é fácil. A primeira coisa a considerar é a natureza do trabalho que êle vai desempenhar, o gênero de operações que vai fazer. Para cada tipo de mercadoria a transportar há um tipo de veículo apropriado, mais eficiente e mais econômico.

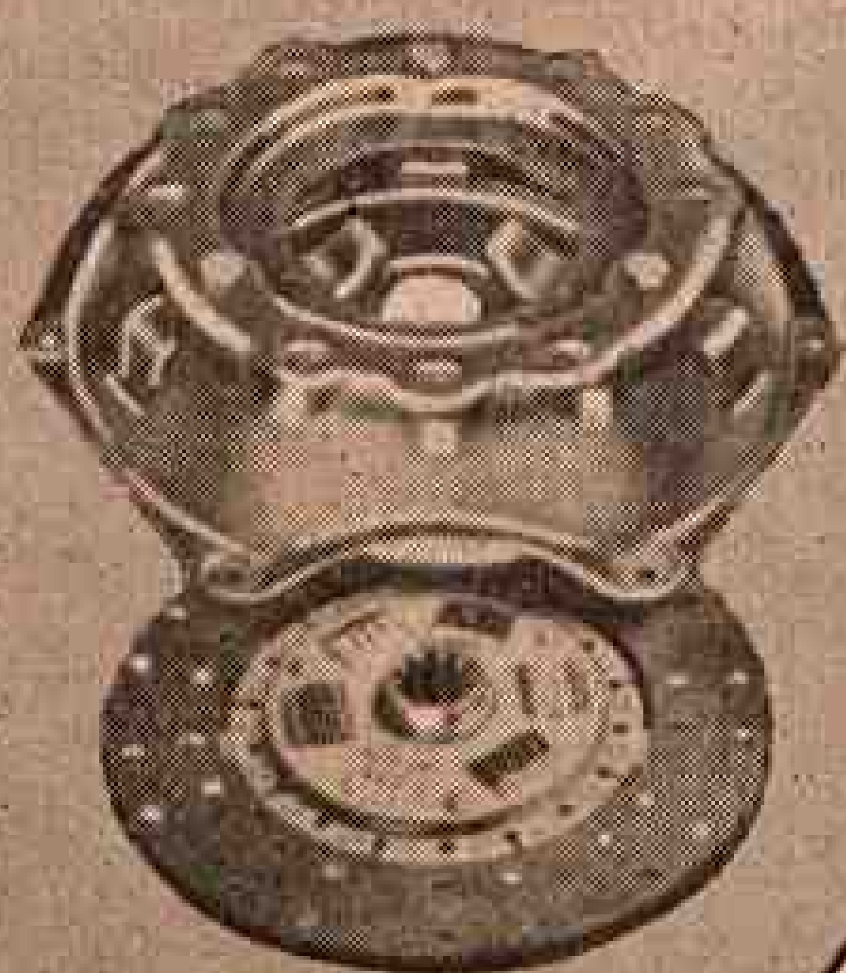
Manutenção

O programa de manutenção deve ser uniforme. O gerente estudará preliminarmente se será mais conveniente ter sua oficina própria ou se convirá contratar a manutenção com outras oficinas.

Deverá o gerente estar permanentemente em busca de novos métodos de manutenção, de novos aperfeiçoamentos que **reduzam o gasto.**



O NOVO CHASSI TUBULAR BORGWARD — Na recente exposição de Bruxelas foi muito admirado êste chassi tubular do Borgward comum de 4 cilindros (V-4) com 1.493 cm3 de cilindrada e 4 velocidades.

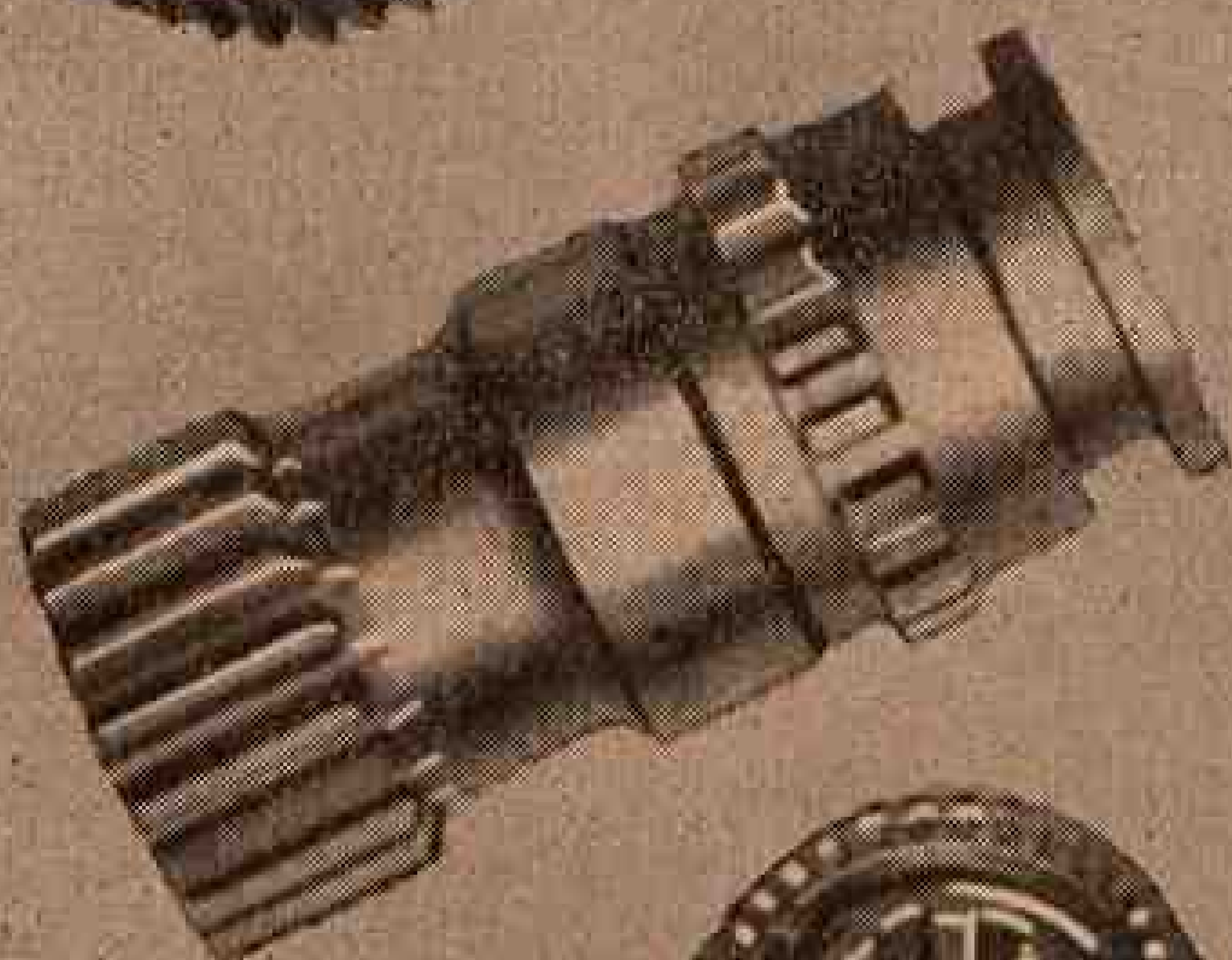





MAUÁ

AUTO-PEÇAS S. A.

RUA FRANCISCO EUGÊNIO, 90 - Tel. 48-8217
FILIAL: Rua Figueira de Melo, 267 e 267 A
Tel.: 28-2469 - C. Postal 4478
End. Telegr. "MICHIGAN"
RIO DE JANEIRO (São Cristovão)







Distribuidores dos produtos
MICHIGAN
da Borg — Warner
International Corporation





Atacadistas de peças nacionais e estrangeiras

IMPORTADORES ESPECIALIZADOS EM ENGRENAGENS PARA CARROS E CAMINHÕES AMERICANOS

Reduzir o custo da operação, eis a preocupação máxima do gerente.

Competirá ao gerente determinar qual o combustível que seus veículos gastarão, qual o lubrificante, qual a qualidade de peças e de acessórios.

Contrôle

Todos os veículos deverão estar sob estrito contrôle do gerente.

Deverá organizar um sistema de contrôle que lhe permita saber, a qualquer momento, onde se encontra naquele momento cada um de seus veículos, com que carga, viajando em que direção, etc.

Leis e licenças

Os problemas legais fazem parte do trabalho do gerente. Deve conhecer as exigências legais quanto a licenciamento de veículos, de condutores; quanto à matrícula, a impostos; quanto aos regulamentos das estradas de rodagem e das municipalidades; quanto à fiscalização das mercadorias transportadas; quanto aos seguros e acidentes; quanto à legislação trabalhista e de previdência social; etc., etc.

O Almoxarifado de uma Frota de Caminhões

O bom almoxarife pode influir decisivamente nos resultados da emprêsa

TÔDA emprêsa de transporte por caminhões tem forçosamente um almoxarifado de peças e acessórios para reposição dos artigos gastos com o uso e funcionamento.

O que nem tôda emprêsa tem, porém, é um **bom** sistema de almoxarifado, que exija o mínimo de inversão, com o máximo de eficiência, de modo que nunca falte a peça procurada e nunca o veículo tenha de ficar parado mais do que o tempo necessário para a substituição.

Caminhão parado não ganha frete...

Ainda há pouco tempo o público ficou escandalizado ao tomar conhecimento, pela imprensa, do estado lamentável do almoxarifado da maior emprêsa de transporte de passageiros do país, a «Companhia Municipal de Transporte Coletivo» de São Paulo. Havia ali dezenas de milhões de cruzeiros em peças desnecessárias, inúteis mesmo; e havia também centenas de veículos parados por falta de determinadas peças. O deficit da companhia era assombroso.

O bom serviço de almoxarifado é bastante complexo mas é de suma importância. O estoque de peças e acessórios representa uma quantia considerável, é uma inversão de capital que não está rendendo juros nem trabalho.

O almoxarifado de uma frota de caminhões deve atender ao seguinte:

1º — Não ter excesso.

2º — Não ter falta.

3º — Tudo em ordem, fácil de encontrar instantâneamente.

4º — Tudo escriturado, de modo a saber, a qualquer momento, o valor exato do estoque, o total de cada ítem.

Compete ainda à gerência (ou ao almoxarifado) ter uma ficha de cada veículo, onde se debita tôda peça ou acessório fornecido, a fim de permitir controlar o custo do veículo.

O almoxarifado deve estar instalado em local fechado a chaves. Por maiores e mais pesadas que sejam determinadas peças, não podem ficar atiradas a um canto da oficina ou da garagem e sim devidamente guardadas.

A emprêsa determinará, no início de cada ano, a verba a ser empregada na compra de peças e acessórios. Essa compra se fará baseando no consumo provável. E' **absolutamente contraproducente o sistema de só comprar as peças e acessórios à medida que sua necessidade se faz sentir,** pois nesse caso os veículos ficam parados uma porção de tempo, até ser encontrada a peça necessária e até ser feita sua colocação.



Êste tipo de escaninho, cada um para determinada peça ou acessório de tamanho pequeno, com uma etiqueta indicadora, é muito prático.

Além disso, a compra em maior escala, com antecedência, permite procurar com vagar os melhores preços, a melhor qualidade.

O almoxarifado, instalado em aposento fechado e com segurança, deverá possuir ótima iluminação, de preferência luz natural. Será dotado de prateleiras (de aço ou de madeira) com divisões de tamanhos diversos.

As peças muito pequenas, como arruelas, porcas, etc., serão contidas em vidros de bôca larga, com etiquetas. A identificação se torna assim rápida, evita-se a promiscuidade e a confusão.

As demais peças, de tamanho médio, serão contidas nos compartimentos das prateleiras (escaninhos). Em cada escaninho haverá uma ficha relativa àquela peça.

Uma duplicata dessa ficha estará no fichário, na mesa do almoxarife.

Todo lançamento, de entrada ou saída, será feito **na hora.** E' o meio de se dispor, a todo instante, do inventário em dia.

Pelo fichário, o almoxarife sabe exatamente o que existe nos compartimentos, o que existe em cada compartimento.

Quando a emprêsa funciona dia e noite, cumpre que haja dois almoxarifados, cada um funcionando 12 horas e ficando 8 horas sob a direção pessoal do almoxarife e as demais 4 horas sob a responsabilidade de um auxiliar ou fiel.

Os dois almoxarifados podem suprir-se mùtuamente mas cada almoxarife é responsável pelo seu.

A Influência do Caminhão no Transporte Comercial

Nos Estados Unidos, o país das magníficas estradas de ferro de tarifas baratas e de transporte rápido, o caminhão continua a ganhar terreno no transporte de mercadorias.

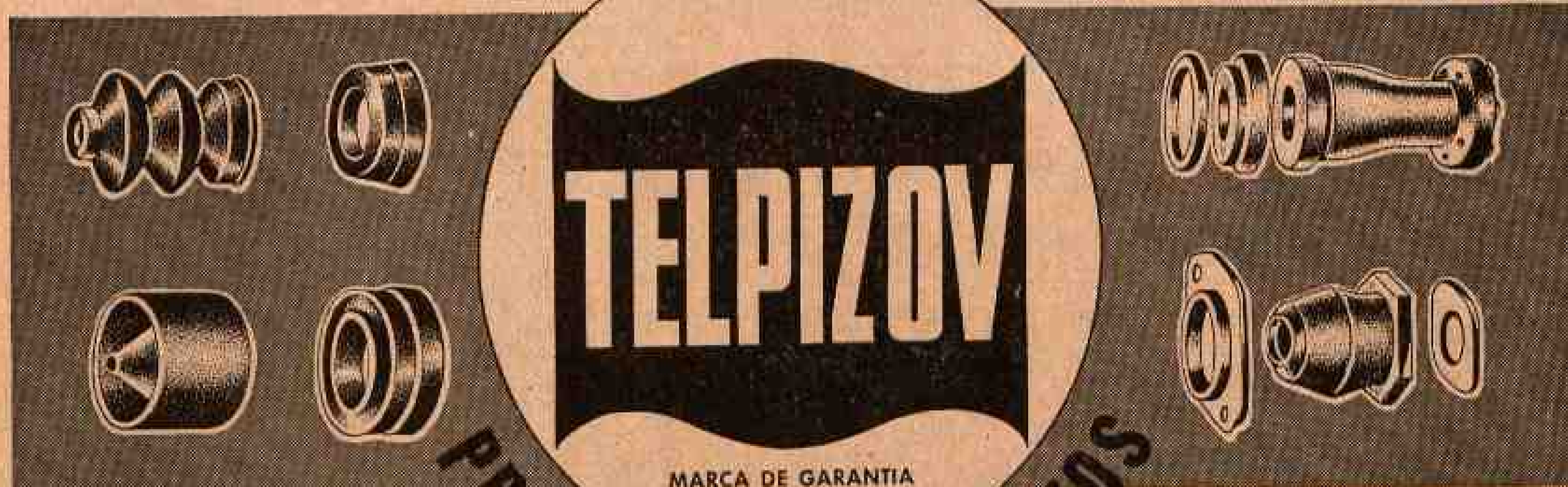
Veja-se, por exemplo, esta impressionante estatística dos caminhões em serviço naquele país:

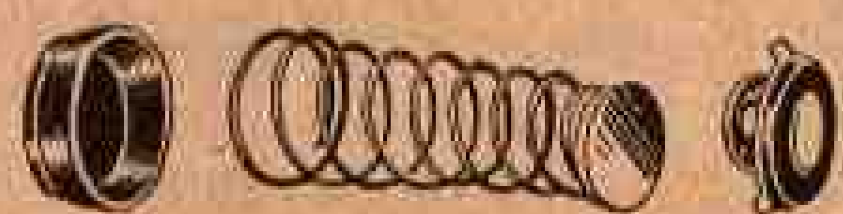
Em 1924	2.176.838
Em 1934	3.430.396
Em 1944	4.513.340
Em 1954	9.162.280

Ofereça qualidade

e terá em cada cliente, um amigo

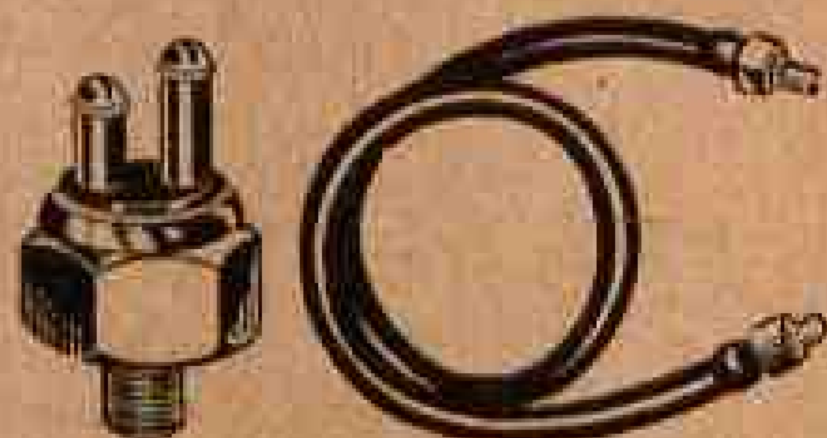




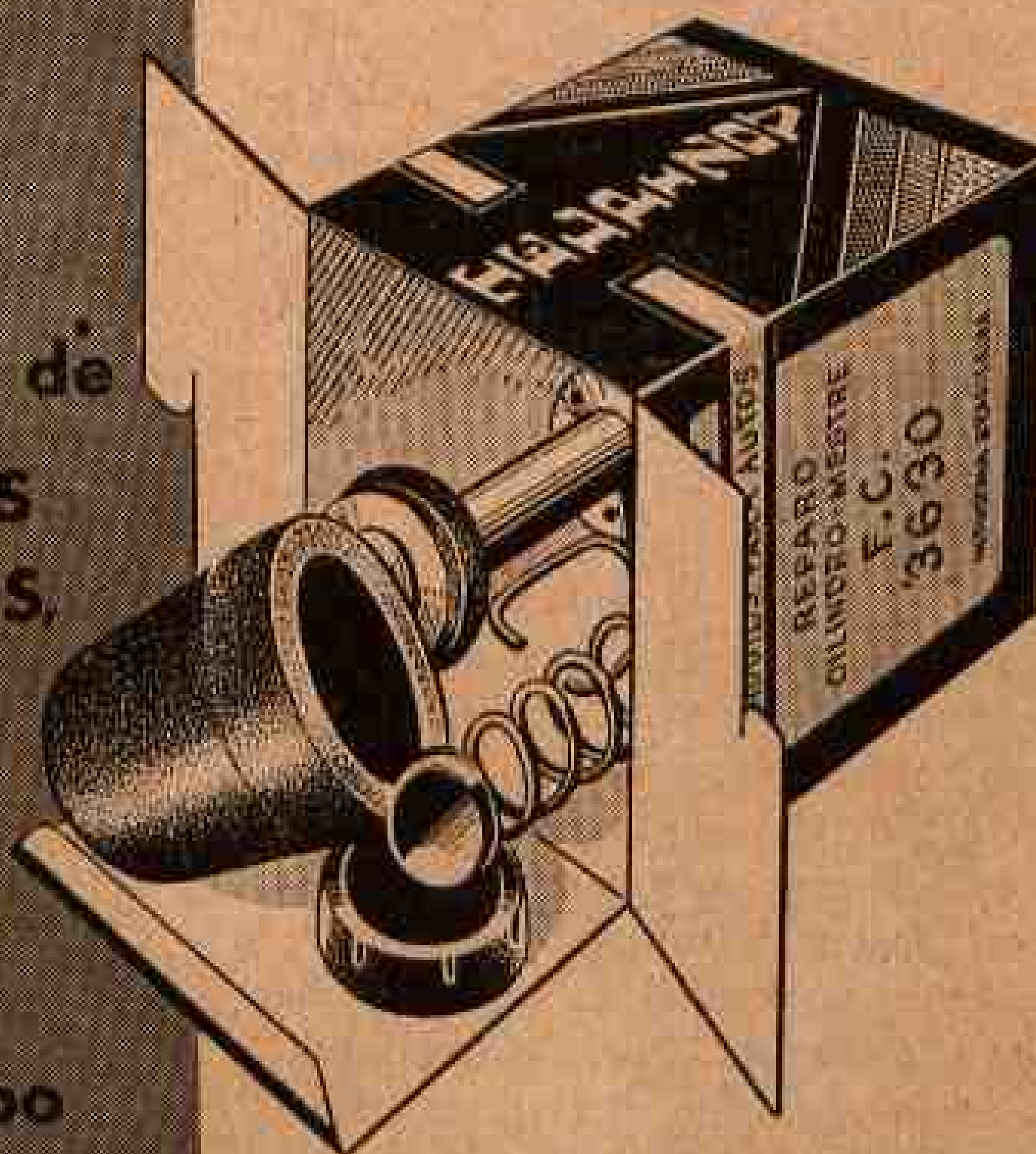








Fabricação especializada de **BORRACHAS PARA FREIOS, PISTÕES e VÁLVULAS** para qualquer tipo de automóvel



REPAROS COMPLETOS DE CILINDRO-MESTRE E CILINDRO DA RODA

TUBO FLEXIVEL DO FREIO HIDRÁULICO

Distribuidores em tôdas as Capitais dos Estados

REPAROS COMPLETOS DE HIDROVAC

TUBO FLEXIVEL DE GASOLINA

"TELPIZOV" – Indústria e Comércio
DE JOÃO TELPIZOV

RUA BONFIM, 31 (TATUAPÉ)
SÃO PAULO



O moderníssimo ônibus da Greyhound, com dois pavimentos e uma série grande de confortos.

"Scenicruiser" - Maravilhosa Concepção Transformada em Realidade

JÁ trafegam hoje pelas excelentes estradas dos Estados Unidos os maravilhosos e ultra-modernos ônibus «Scenicruiser», da General Motors, sendo que a «Greyhound» encomendou 500 dêles para o desenvolvimento de sua emprêsa de transportes, o que bem atesta o interêsse que tem pela maravilhosa concepção transformada em realidade.

Êsses moderníssimos ônibus têm capacidade para 43 passageiros, òtimamente acomodados dez na parte dianteira e os trinta e três restantes na parte traseira, separada esta por três pequenos degraus, situando-se assim num plano superior. Em 1940 foi construído o primeiro modêlo, mas surgiu na estrada sòmente em 1948, após apurados estudos de como proporcionar o maior confôrto aos passageiros.

Apenas trinta centímetros maior que os ônibus comuns, êle apresenta ao passageiro, no entanto, uma posição muito mais elevada e possibilidade de descortinar perfeitamente, através do largo pára-brisa curvo da parte traseira verdadeira visão panorâmica da estrada. Além dessa magnífica tela que se abre aos olhos dos privilegiados passageiros, têm êles ainda a seu favor uma claridade imensa proporcionada pelas grandes janelas com vidros que neutralizam o brilho da luz solar, compondo cêrca de 90% da estrutura do compartimento superior, naturalmente aliadas ao teto que apresenta clarabóias de vidro inestilhaçável especial. Viajam, pois, os passageiros pràticamente em céu aberto.

No que concerne ao confôrto oferecido ao eventual passageiro, existem poltronas reclináveis e exaustores do ar, controlados individualmente, proporcionando as primeiras maior espaço para estender as pernas, e os segundos a possibilidade de fazer sumir imediatamente a fumaça de um cigarro ou de qualquer outra espécie de fumo utilizado pelo fumante. Um sistema dos mais modernos de ar condicionado, torna permanentemente agradável o interior do veículo. Outro melhoramento digno de encômios foi a inclusão de instalações sanitárias nos belos ônibus.

Quanto à sua parte técnica, utiliza o «Scenicruiser» dois motores Diesel de dois cilindros, de 150 HP de potência, formando um só conjunto, mantidos lado a lado na parte traseira do veículo. Os motores servem não só para movimentar os ônibus, como ainda operam os dínamos e os compressores de ar. São fàcilmente removíveis, dando margem a que sejam, em seu possível impedimento, utilizados o chassi e a carroçaria com novo conjunto substituto.

A suspensão a ar é equipamento padrão nos «Scenicruisers» e constitui avanço notável no que se refere a confôrto.

Sintetizando, o «Scenicruiser» é o máximo de confôrto em viagens em rodovias.

SESSENTA CAMINHÕES E AUTO-ÔNIBUS «SCANIA VABIS» FIZERAM A VOLTA DO MUNDO SEM REVISÃO DO MOTOR

400.000 Quilômetros Em Condições Normais

ESTOCOLMO, (BISI) — Fazer-se um percurso equivalente a dez vêzes a volta do mundo sem revisão alguma do motor é, indubitàvelmente, uma façanha notável. Assim o reconheceu a «Scania Vabís», importante fábrica sueca de caminhões, auto-ônibus e motores Diesel, em uma solenidade recentemente realizada em sua fábrica de Sodertalje, distribuindo prêmios entre mais de 60 proprietários de ônibus e caminhões, cujos veículos haviam rodado 400.000 quilômetros ou mais, desde que foi lançado, em 1950, o

(Continua na página 55)



CAMINHÕES ACROBATAS!
Três caminhões Guy realizaram verdadeira acrobacia, cada um nos «ombros» do outro: o mais possante carregando o de pêso médio que por sua vez suportava o mais leve.

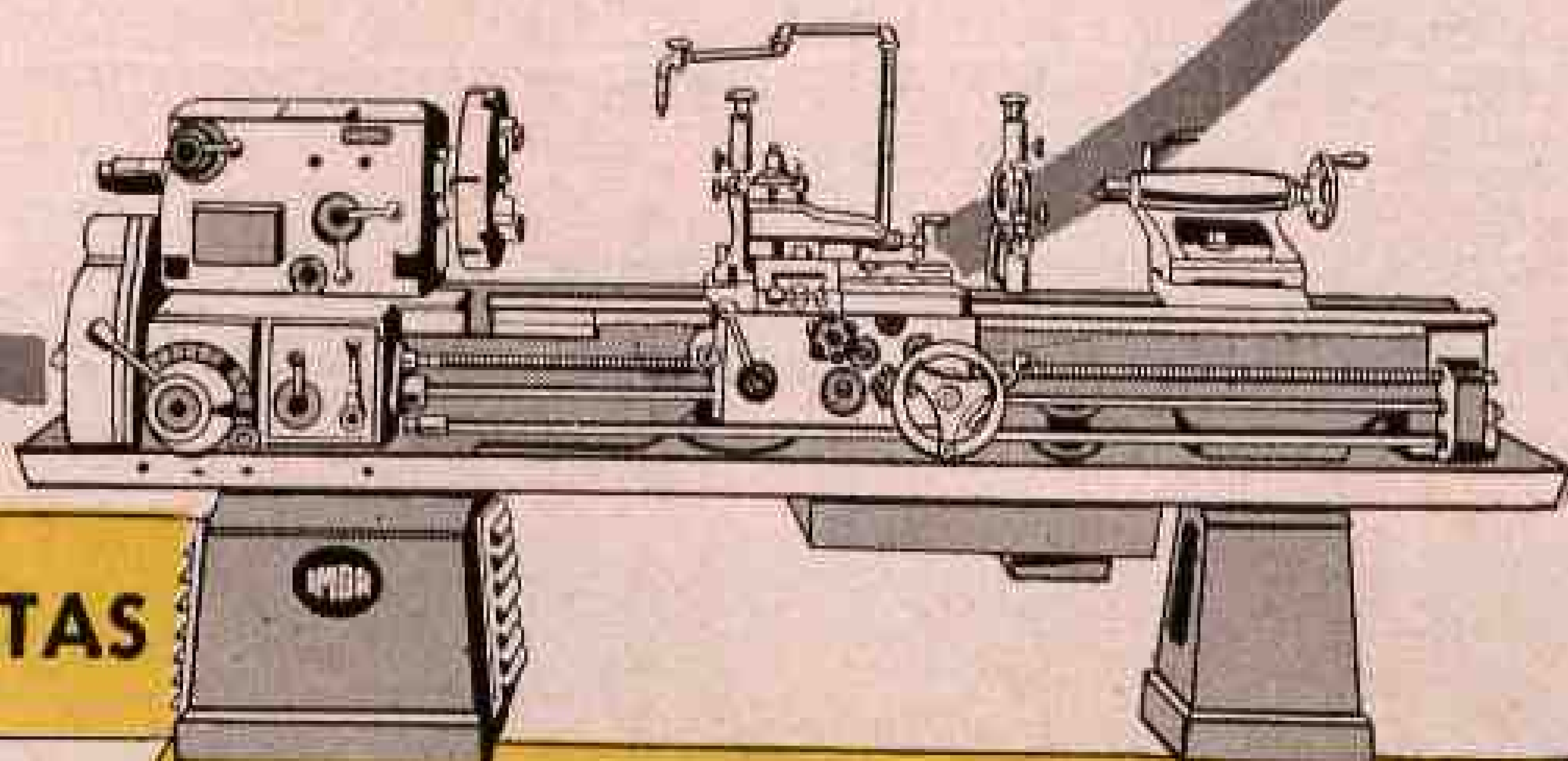


Uma garantia

EM
PEÇAS E
ACESSÓRIOS
PARA AUTOMÓVEIS

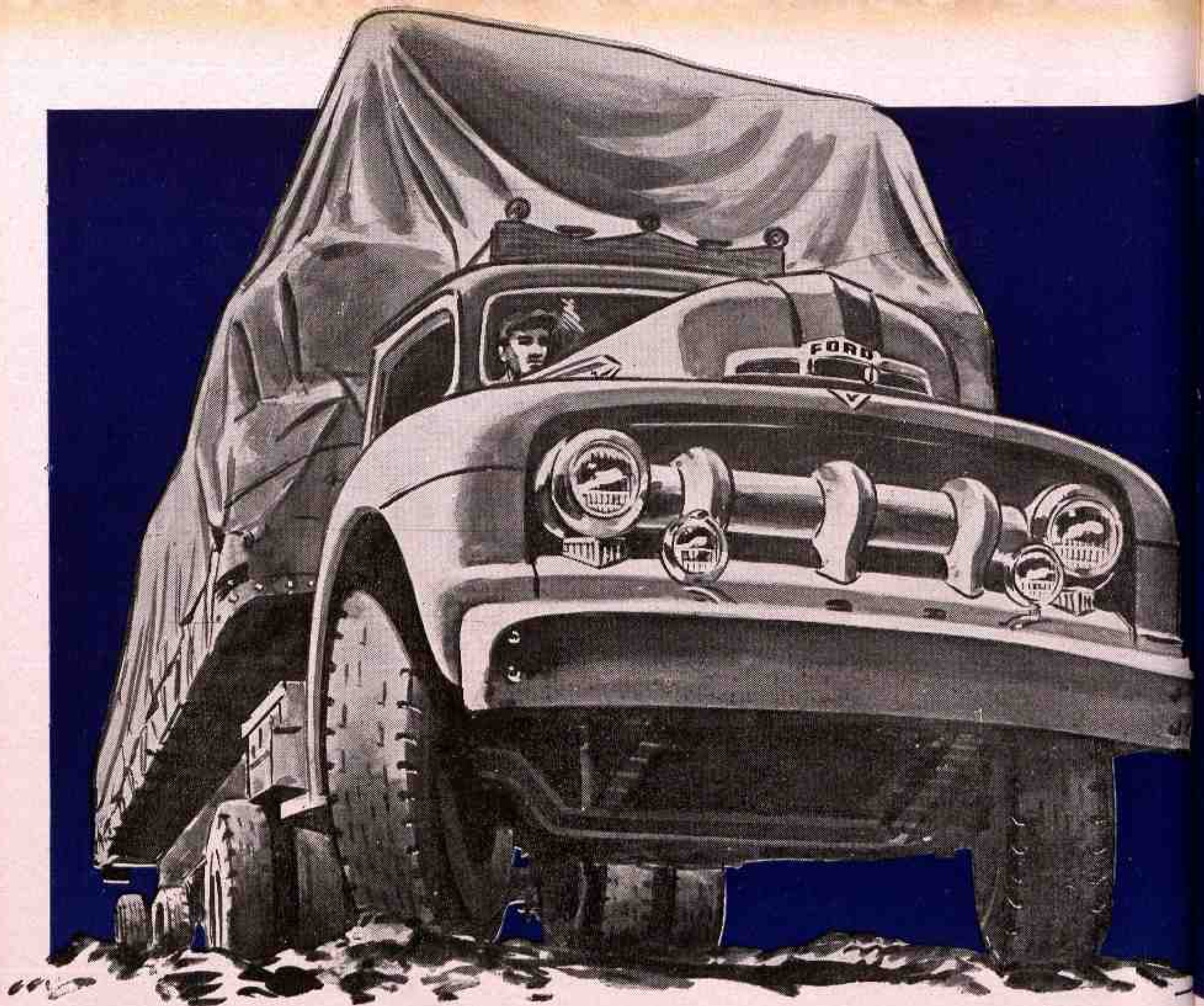
Importadora Pellegrino S.A.

RUA DOS GUSMÕES, 319 • TELEFONE-VENDAS: 34-2238
CAIXA POSTAL, 5268 - TELEGRAMAS: "BARPELIM" - SÃO PAULO



MÁQUINAS E FERRAMENTAS

DISTRIBUIDORES DOS TORNOS IMOR



Fabricar peças essenciais para a Ford, obe
função ininterrupta da

A qualidade é o cunho primordial do novo Ford. E a Borg-Warner orgulha-se em se associar a essa marca, cujo nome soube tornar-se o símbolo de robustez e de valôr para milhões de pessoas.

Atualmente a B-W colabora em definitivo com 19 dos 20 fabricantes de automóveis, fornecendo-lhes partes vitais, quais carburadores, radiadores, correntes de distribuição, embreagens e transmissões. Essas peças beneficiam das mesmas características da B-W, que constituiram fatores preponderantes na evolução do automóvel. Entre estas assinalam-se a perícia da engenharia especializada, facilidades de produção em massa e o propósito de "*conceber o melhor e realizar o melhor*"

DISTRIBUIDORES DA BORG-WAR

RIO DE JANEIRO, Borgauto S. A., Rua S. Cristovão 1254; SÃO PAULO, Três Leões, Cia. de Com. Ind. e Representações, Av. S. João 1072-1116; CURITIBA, Hermes Macedo, S. A., Rua B. do Rio Branco 195-209; PORTO ALEGRE, Distribuidora de Auto-Peças, Ltda., Av. Farrapos 579;

Desde 1903 que BORG-WARNER trabalha para servir a FORD!

ecendo as suas especificações, é
Borg-Warner



Quase todo brasileiro aufere vantagens diarias dos 185 produtos da

BORG-WARNER

creados para as indústrias do automóvel, da aviação, de utensílios para a lavoura e domésticos.

ER INTERNATIONAL NO BRASIL:

SALVADOR, Auto Industrial Comercial Ltda., Rua da Belgica 1; FORTALEZA, A. Pinheiro & Cia., Rua B. do Rio Branco 635-645; RECIFE, Auto Industrial Comercial Ltda., Rua da União 36; BELÉM, Marinho & Araujo, Praça da República 21



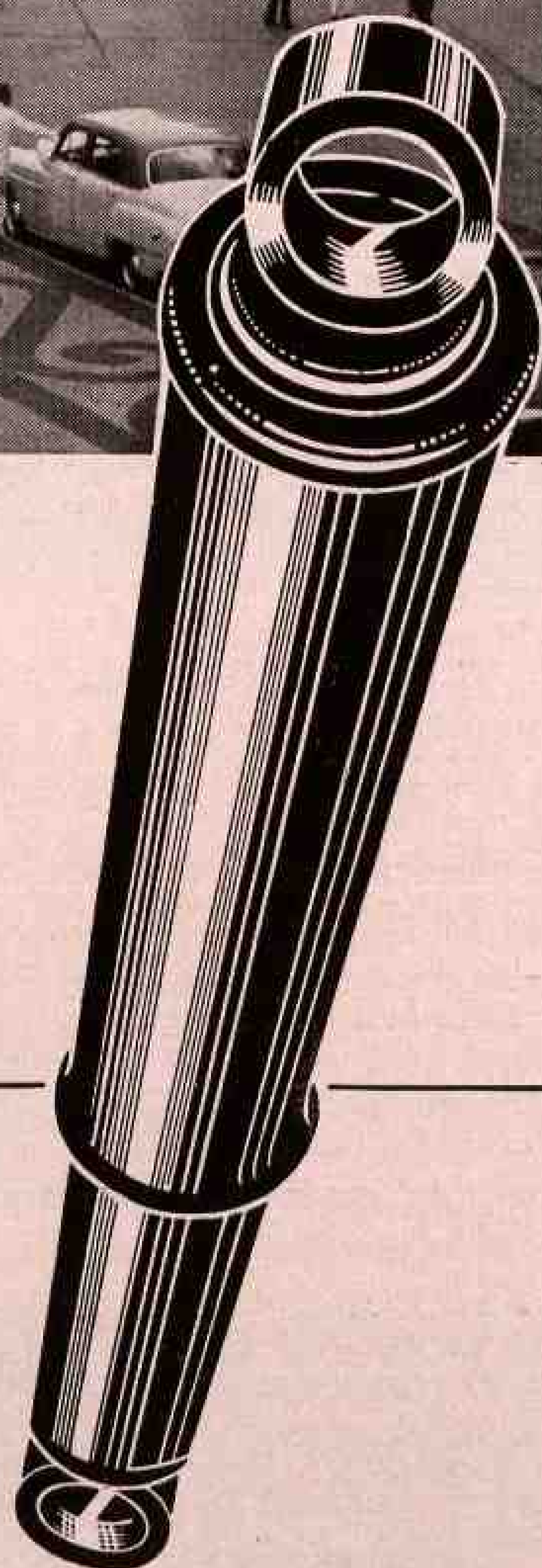
Para todos os tipos de carros americanos e europeus...

AMORTECEDORES

RANDAZZO

DE DUPLA AÇÃO E RECONDICIONÁVEIS

FAÇA UMA COMPARAÇÃO



INDÚSTRIA RANDAZZO

IRMÃOS RANDAZZO

Os mais antigos fabricantes de amortecedores tubulares hidráulicos do Brasil

FÁBRICA: Av. Pedro II, 959 - Telefone: 4-4596

BELO HORIZONTE

motor Diesel de injeção direta desta companhia.

Ao ser pôsto à venda, há cêrca de cinco anos, o novo motor havia sido submetido prèviamente a uma série de provas exaustivas, entre elas a marcha sem interrupção durante 2.000 horas, — disse o sr. Gosta Nilsson, diretor-gerente da «Scania Vabis», no discurso que pronunciou na referida solenidade. Por conseguinte, a Companhia não duvidou em garantir que o seu motor andaria 400.000 quilômetros em condições normais, sem que se tornasse necessário trocar as camisas do cilindro. Alguns anos de provas práticas demonstraram que as condições para obter a recompensa fixada para quem realizasse êste percurso podiam ser mais severas ainda. Os veículos agora aprovados não sofreram reparações nos pistões, êmbolos, manivelas, mancais das bielas de conexão e do virabrequim, eixos de alavancas, mecanismos de válvulas, transmissão, bloco de cilindros, etc.

Em sua maioria, os veículos que agora passaram dos 400.000 quilômetros, estiveram em serviço diário e percorreram mais de 100.000 quilômetros por ano, em alguns casos até 150.000. Dos 60 veículos, cêrca de 40 são caminhões e os restantes, entre os quais se encontra um em serviço na Noruega, ônibus de grande porte.

Os prêmios distribuídos aos proprietários consistiram em um globo terráqueo, um diploma, uma placa para o radiador e uma medalha de ouro. Uma centena de choferes, que tiveram a seu cargo os veículos premiados, receberam uma insígnia de ouro cada um.



O novo ônibus Daimler-Benz faz com facilidade as curvas mais apertadas.

Os Novos Ônibus Daimler-Benz

Adequado às vias estreitas

A DAIMLER-BENZ acaba de lançar um novo modêlo de ônibus, o O-321-H, muito adequado às ruas estreitas e às estradas de curvas fechadas, além de perfeitamente eficiente nas vias largas e amplas.

Como parece que há, da parte de algumas pessoas, certa confusão com as marcas «Daimler», «Benz» e «Mercedes», vamos preliminarmente fazer um esclarecimento.

Daimler e Benz foram dois pioneiros na indústria alemã de automóveis, que se associaram depois de algum tempo. O primeiro sócio e animador de Daimler tinha uma filha com o nome de Mercedes e em homenagem a esta foram lançados os veículos «Mercedes-Benz».

Atualmente existem na Alemanha os ônibus e caminhões Daimler e os automóveis Mercedes, Benz e Mercedes-Benz.

O novo ônibus Daimler O-321-H tem capacidade para 37 passageiros sentados e é realmente «novo» na concepção e na constituição.

Em seu desenho e planejamento a principal preocupação foi a de «reduzir o pêso», o que foi conseguido, pois o veículo pesa apenas 5.000 quilos.

Suas características aproximam-se mais de um automóvel de turismo do que de um ônibus do tipo convencional. A carroçaria é do tipo «monobloco», o arcabouço é bastante baixo. Tôdas as peças que suportam esfôrço ou carga são protegidas por revestimento de metal. Algumas peças são de alumínio.

O motor é uma unidade Diesel de 6 cilindros, com a potência de 120 HP e que proporciona ao ônibus a velocidade máxima de 100 km por hora.

Novidade nesse motor Diesel é um compressor de ar, para os freios, embutido no próprio motor, à semelhança dos filtros de óleo dos outros motores similares. O pistão, de grandes dimensões, é acionado por biela, a qual por sua vez é acionada por um munhão excêntrico forjado no eixo de cames.

O motor vem instalado na parte traseira do ônibus, tendo à sua frente o eixo traseiro. O radiador está situado à esquerda do motor. O ventilador é movimentado por duas correias, uma longa e outra curta, ligadas por um relé.

Para arrefecimento máximo, no verão, pode-se aumentar a velocidade da correia. No inverno, diminui-se essa mesma velocidade.

A transmissão é dotada de 5 velocidades sincronizadas.

A porção dianteira, incluindo eixo, molas e amortecedores, é montada num arcabouço separado o qual por sua vez se apoia na carcaça do veículo por intermédio de coxins de borracha.

Desenhado para fazer com facilidade curvas fechadas, o ônibus tem as rodas capazes de rotação até o ângulo de 52 graus.



PNEUS COLORIDOS — Estão sendo lançados na América os pneus de côr. Se os carros são coloridos em tons variegados, por que não o serão os pneus? A banda de rodagem é prêta, o espaço colorido é o situado entre as duas setas. Já existem pneus em côres verde, azul e beige.



Quando o problema é difícil, as luzes brilham a noite inteira nos pavilhões de pesquisa, onde os engenheiros e cientistas estão em vigília.

Apura-se a Pesquisa Científica na Indústria do Automóvel

Quando o problema é difícil, trabalha-se noite a dentro

O progresso da indústria de automóvel apoia-se firmemente em base científica. E essa sólida base cresce continuamente, graças à pesquisa.

Microscópios electrônicos, dinamômetros de interferência variável, câmaras climáticas, etc., são outros tantos utensílios de que se valem os engenheiros e outros cientistas na sua «magia negra» do automóvel.

Quando o problema é difícil, trabalha-se noite a dentro. As luzes dos pavilhões de pesquisas permanecem acesas até o raiar do dia.

O microscópio é um exemplo do rigor da pesquisa em automobilismo. O microscópio comum, que aumenta 1.000 a 2.000 vêzes, já cedeu lugar ao microscópio electrônico, que aumenta 50.000 vêzes as dimensões do objeto examinado e com o qual os engenheiros conseguem medir, nas superfícies metálicas, verdadeiros vales e montanhas. As mensurações vão a tanto como a 2 milionésimos de polegada!

Os recursos tecnológicos para a indústria do automóvel aumentaram muito depois da II Guerra Mundial. As equipes de cientistas duplicaram ou triplicaram em cada fábrica (e com elas as verbas para instalações, laboratórios, materiais). Centros de pesquisas em construções de dezenas de hectares surgiram para enfrentar as necessidades e as oportunidades oferecidas pelo progresso científico.

Os cientistas de ambos os sexos que trabalham nos centros de pesquisa automobilística raramente olham para trás, sua atenção está concentrada no «amanhã», no futuro.

O público já tomou conhecimento e já utiliza, já se beneficia, de muitas descobertas que só se tornaram possíveis com êstes centros de pesquisa intensiva. Tais são, entre outros: as transmissões automáticas; os novos motores de maior compressão e maior potência; a direção de fôrça, que poupa as energias do motorista; os freios de fôrça, que aumentam muito a segurança; os novos faróis.

Outras descobertas são menos conhecidas do público: são as que envolvem materiais novos, novos métodos de fabricação, novos processos de verificação, etc.

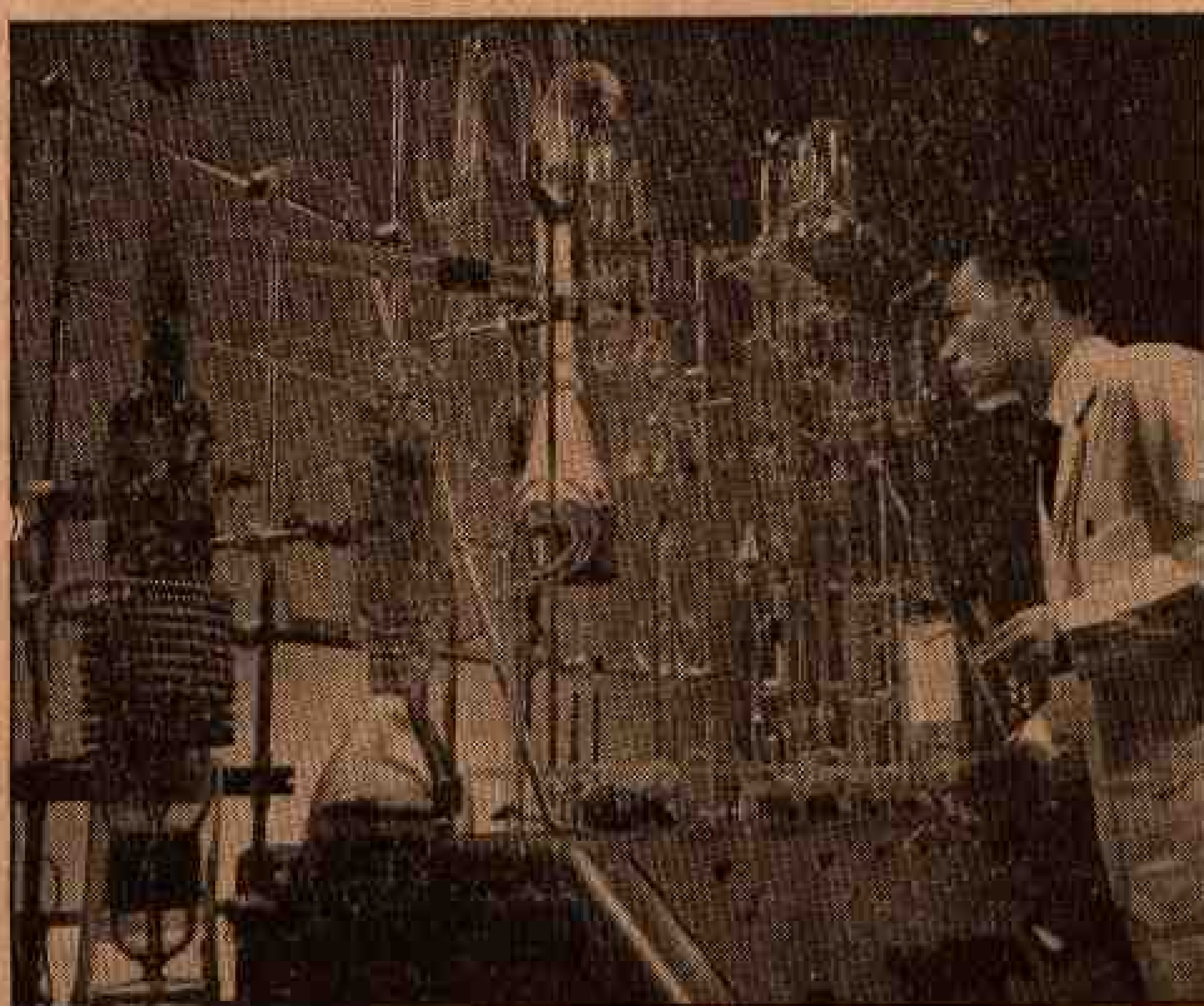
O automóvel moderno abrange hoje mais de 100 materiais diferentes, incluindo metais, plásticos, borracha natural e sintética, tecidos, substâncias químicas, etc. Muitas dessas substâncias foram descobertas ou aperfeiçoadas no decurso de pesquisas em automobilismo.

Os engenheiros automobilísticos empregam tanto materiais novos como antigos, em novas combinações e com novos processos.

Em Metalurgia os progressos são impressionantes, especialmente no ramo da fabricação de peças metálicas a partir do pó de metal. As finíssimas partículas de metal são comprimidas sob tremenda pressão e reproduzem o metal encontrado na natureza.

Um silencioso mancal auto-lubrificado, de bronze comprimido, pesa apenas 2 gramas e funciona como a articulação do quadril numa perna artificial. Ao lado dêle, temos o gigantesco mancal de 110 quilos, empregado nas usinas de siderurgia e nos comboios ferroviários.

Em Electrônica os avanços não são menos importantes. Um medidor de



O químico trabalha em íntima ligação com o metalurgista e com o físico

Novo Tipo de Óleo

Os fabricantes de automóveis exigiram êste Óleo para os novos motores de alta compressão



HEAVY DUTY-PREMIUM

LIGEIROS DADOS SÔBRE O NOVO OLEO SUNOCO

O MELHOR PARA MOTORES DE ALTA COMPRESSÃO

Combate e reduz os depósitos de carbono que causam as batidas dos motores

PROTEÇÃO EXTRA CONTRA BATIDAS DO MOTOR

PROTEÇÃO EXTRA CONTRA FORMAÇÃO DE DEPÓSITOS DE CARBONO

PROTEÇÃO EXTRA CONTRA CORROSÃO E DESGASTE

PROTEÇÃO EXTRA PARA VÁLVULAS DE COMANDO HIDRÁULICO

PARA USO EM MOTORES NOVOS OU EM BOM ESTADO MECÂNICO

LEMBRE-SE:

Os fabricantes de automóveis exigiram a elaboração dêste novo tipo de óleo. Êle controla as batidas dos motores, aumenta a potência de qualquer gasolina.

SUN OIL COMPANY, PHILADELPHIA, U. S. A.

Distribuidores exclusivos

IMPORTADORA MERCANTIL S. A.

RIO DE JANEIRO

Lubrificantes Automobilísticos, Industriais e Marítimos.
Equipamentos de Postos e Garagens - Peças e Acessórios

Use Peças e Acessórios
MŌPĀR
Para sua Segurança



para os carros PLYMOUTH, DODGE, DESOTO ou CHRYSLER . . . caminhões FARGO, DESOTO ou DODGE.



O serviço é mais satisfatório com as nossas peças

AS PEÇAS MŌPĀR TÊM

- **Superioridade Técnica**
- **Segurança**
- **Grande Duração**

Confie em

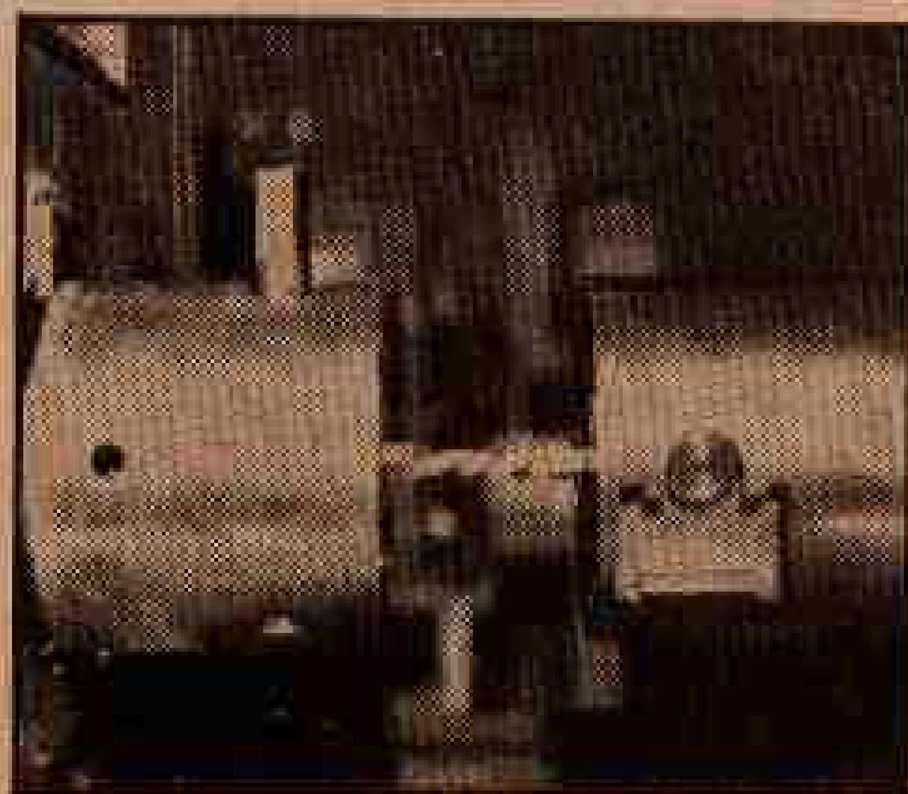


CASA PAULO GUIMARÃES

Automóveis e Representações, S. A.

PRAÇA RAUL SOARES, 339 — Caixa Postal, 101 — Telefones 2-5580 e 2-7764
Telegramas «AUTOS»
SECÇÃO DE VENDAS: RUA GOITACAZES, 863
OFICINAS: AV. PARANÁ, 472 e RUA GUARANI, 555

BELO HORIZONTE



Esta barra de metal está sendo submetida a tremenda torção, para avaliação de sua resistência.

ar, por exemplo, mede a quantidade exata de ar que passa em cada tipo de grade de radiador, para arrefecimento do motor. O dinamômetro variável permite aos engenheiros estudar, no interior do laboratório, tôdas as variações de um carro na estrada, as cargas, a temperatura da água e do óleo, as paradas e partidas, etc.

Uma liga metálica aperfeiçoada para altas temperaturas, adequada aos aviões a jato, é uma das mais recentes aquisições para o automóvel. É mais resistente que tôdas as demais ligas metálicas até agora conhecidas e vai



Nesta câmara climática reproduzem-se as diversas condições do tempo, para estudos da carburação.

ser empregada nos motores de automóveis a turbina de gás, que ora estão sendo estudados.

Um novo processo de revestimento de alumínio em peças de aço promete



A rádio-atividade é utilizada para a pesquisa em vários campos novos do automobilismo.

duplicar a duração das válvulas de admissão e de descarga.

Materiais rádio-ativos estão sendo aplicados em tests mais precisos de desgaste de material e peças.

Novos campos de prova se constroem, com centenas de hectares, reproduzindo no seu interior todos os tipos de estradas existentes no mundo.

Só em um dêsses campos, nos E. Unidos, percorrem-se 60.000 km por dia em provas.

A pesquisa em automobilismo marcha agora com firmeza, não há mais a excitação e a improvisação de outrora. O passo acelerado do progresso é agora mais seguro.

PERFECT CIRCLE

Equipamento original
de 75 % dos carros de
procedência norte americana!

— E agora, fabricados no Brasil

7.641.983 Anéis de pistão

FORAM MONTADOS EM 1954
PELAS OFICINAS NACIONAIS

Esta cifra gigantesca retrata uma preferência consagradora! E essa preferência se justifica: ao trocar os Anéis de Pistão originais, que equipam os carros de fabricação norte-americana, as bôas oficinas, montam nos pistões, anéis da mesma marca dos originais: PERFECT CIRCLE.

Quando substituir os anéis de pistão de seu carro, peça simplesmente **PECÊ.** *Seu fornecedor sabe que V. está exigindo PERFECT CIRCLE — um anel de grau para seu automóvel!*

Fundição individual que garante a melhor qualidade!

Um produto da

COMPANHIA FABRICADORA DE PEÇAS

A venda nas bôas casas do ramo

publitec - CFP - 19



R. B. ALBARUS

TÊM o prazer de comunicar ao Comércio Atacadista do país, que agora, além da sua linha de Cruzetas da Junta Universal, já está apta a fornecer, dentro de prazos razoáveis de entrega, TERMINAIS DA BARRA DE DIREÇÃO, para todos os veículos Ford e Chevrolet, bem como para grande parte da linha Chrysler, G. M. C. e Jeep.



R. B. ALBARUS
Rua Câncio Gomes, 260
Caixa Postal, 2181

Pôrto Alegre
RIO GRANDE DO SUL

Estão Aí os Pneus sem Câmara

Como trabalhar com êles

DEPOIS de meio século de lutas com câmaras de ar e seus furos ou estouros, estão aí finalmente os pneus sem câmara! Finda uma era, tem início outra. Tende ràpidamente a ficar obsoleta a câmara de ar, responsável por uma das «pequenas misérias» do automobilista, isto é, a parada forçada para troca de pneu em caso de esvaziamento.

Segundo as últimas informações, todo o mundo quer os novos pneus sem câmara de ar. Os automóveis novos de 1955 estão saindo 75 por cento equipados com êsses pneus. E essa porcentagem não tardará a atingir os 100 por cento.

Por seu lado, os motoristas dos carros mais antigos querem trocar as rodas de seus carros para poderem usar o novo pneu.

Já estão rodando pelas ruas e estradas do Brasil inúmeros carros com pneus sem câmara. Cumpre que os mecânicos, os homens dos Postos de Serviço, e das garagens e oficinas, se mostrem habilitados a trabalhar com êles.

O aro da roda passa agora a desempenhar um papel importante, pois êle ajuda a segurar a camâra de ar. A vedação entre o aro e o pneu tem de ser rigorosa.

Nova tática, pois, deve ser empregada para retirar e para colocar um pneu dessa qualidade.

No tempo da câmara de ar, o aro era uma peça a que ninguém dava grande importância. Ninguém se preocupava se êle estivesse entortado ou direito, se apresentasse ferrugem ou



5 — Ao montar o pneu, é importante passar pelo seu bordo uma camada de «Ruglyde», que diminui as possibilidades de desgaste da camada macia de borracha que veda o bordo do pneu e o aro.



1 — Limpe tôda a ferrugem da roda, especialmente dos pontos em que o rebordo do pneu entra em contacto com o aro da roda. Faça essa limpeza com lã de aço ou uma fina escôva de metal.



2 — Examine todos os rebites do aro. Êles podem ser apertados com um pequeno martelo de cravação ou melhor, passando em cada um pequena camada de cimento plástico (que existe para essa finalidade).



3 — Coloque a gaxeta de borracha na haste da válvula, com a abertura da gaxeta para cima. Em seguida aplique a haste no orifício do aro, no lado de dentro da roda com cuidado para não lesar a peça.



4 — Coloque a pequena arruela de borracha, chata, depois a arruela de metal e a porca, na haste, pelo lado de fora da roda. Aperte com chave de cachimbo e de lingueta, de 9/16 de polegada.



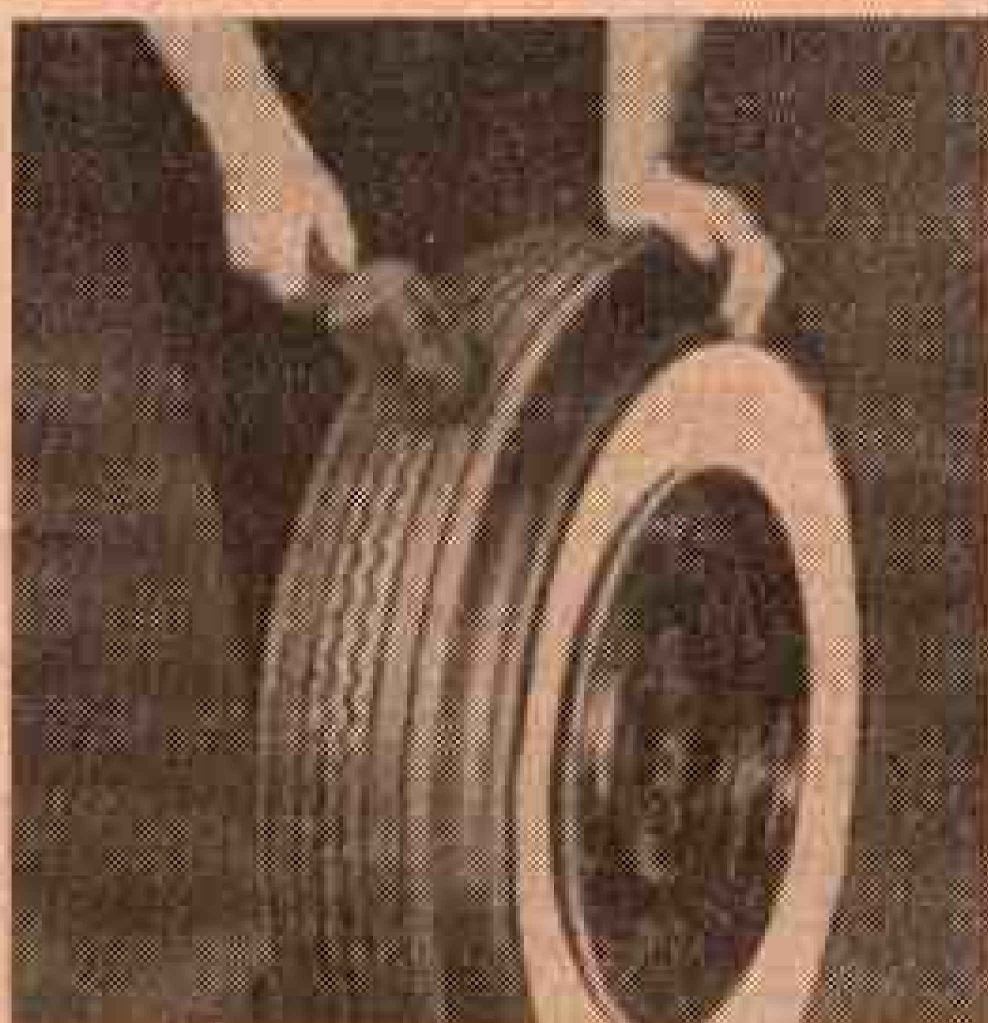
6 — Abrace o pneu entre sua mão direita e seu corpo enquanto com a esquerda aplica o ar. Quando a pressão de ar já fôr suficiente para prender o bordo do pneu ao aro, pode soltar sua mão direita.



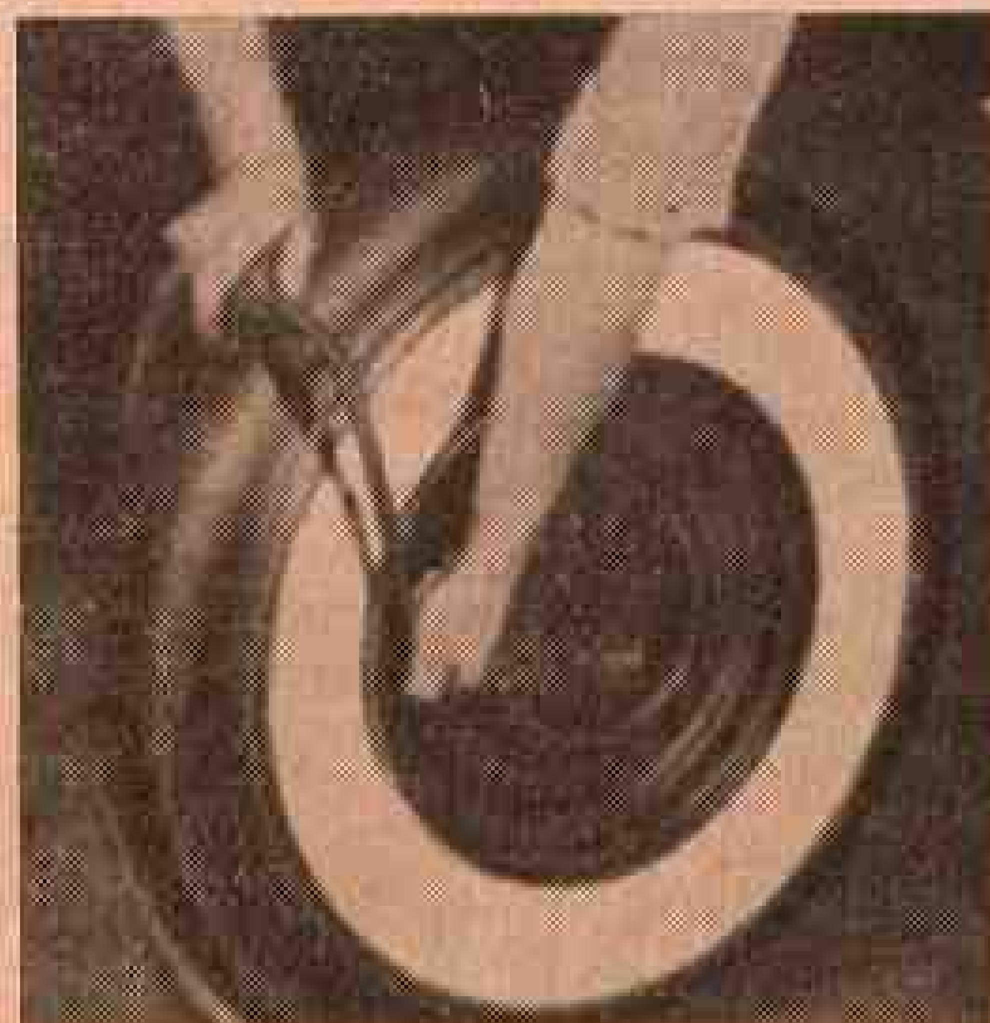
7 — Com o uso dêste dispositivo tornase bem mais fácil fazer o bordo do pneu aplicar-se perfeitamente contra o aro. Êste dispositivo já se encontra à venda nas principais casas do ramo.



8 — Se a montagem está sendo feita a mão, não use o Ruglyde. Aplique o aro e faça pressão sôbre êle no fundo, com cuidado para não danificar as margens vedadoras do pneu.



9 — Na falta de equipamento, para fazer o bordo do pneu assentar bem no aro, vá girando o pneu a mão e batendo no centro da banda de rodagem com um martelo de borracha.



10 — Estando o leito do pneu bem assentado no aro, complete a pressão do pneu. Êste está então pronto para ser levado para o veículo e ali, então, colocado.



11 — Para reparar estrago até 1/4 de polegada (os estragos maiores devem ser vulcanizados) raspe primeiro muito bem com escôva de metal, retire tôda poeira e sujidade.



12 — Passe na área uma camada de cimento de borracha e deixe secar bem. Não toque essa camada com os dedos, pois prejudicaria a fixação da mesma.



13 — Aplique um remendo sôbre o orifício, apertando em seguida com o rôlo. Cuidado para não ficar nenhuma quantidade de ar entre o remendo e o pneu.

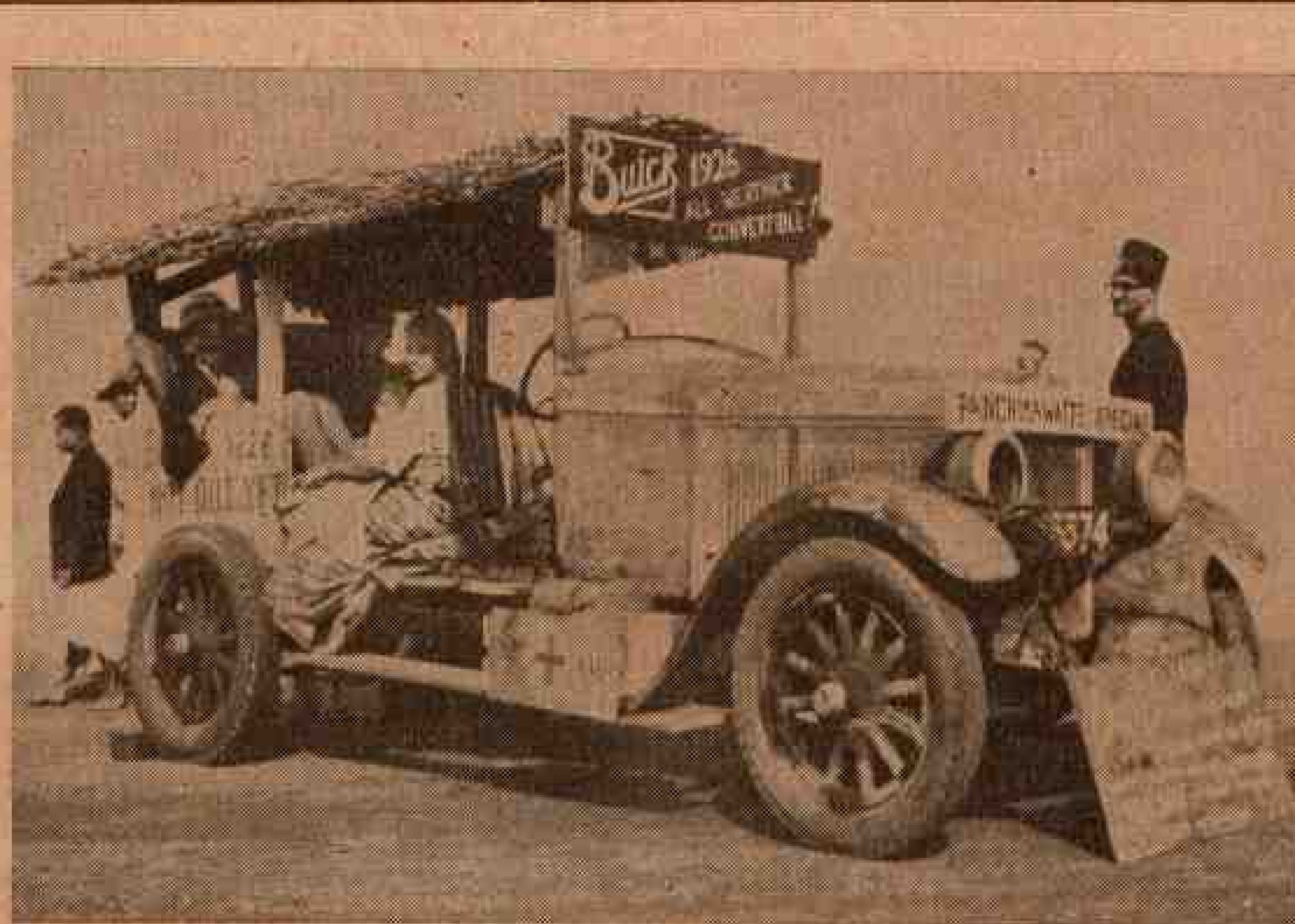
não, se tivesse rebarbas ou não. Quando se colocava um pneu, usava-se liberalmente o martelo, martelava-se o aro sem dó nem piedade.

É bem verdade que o pneu sem câmara também pode ser colocado com a ajuda de martelo mas quem assim fizer, com pesado martelo de aço, **logo se arrependerá** amargamente...

O aro deve ser muito bem examinado por ocasião da colocação dos pneus sem câmara. Deve ser cuidadosamente limpo, retirando-se os menores traços de ferrugem, borracha oxidada, pintura ou qualquer substância estranha. Com macia lã de aço limpa-se muito bem o leito do aro. Examinam-se os rebites na base do aro e em caso de qualquer suspeita, passa-se ali um pouco de isolante.

Não se deve soldar nenhum rebite caso pareça frouxo. Em caso de escapamento de ar pelo rebite, o melhor recurso é substituir a roda.

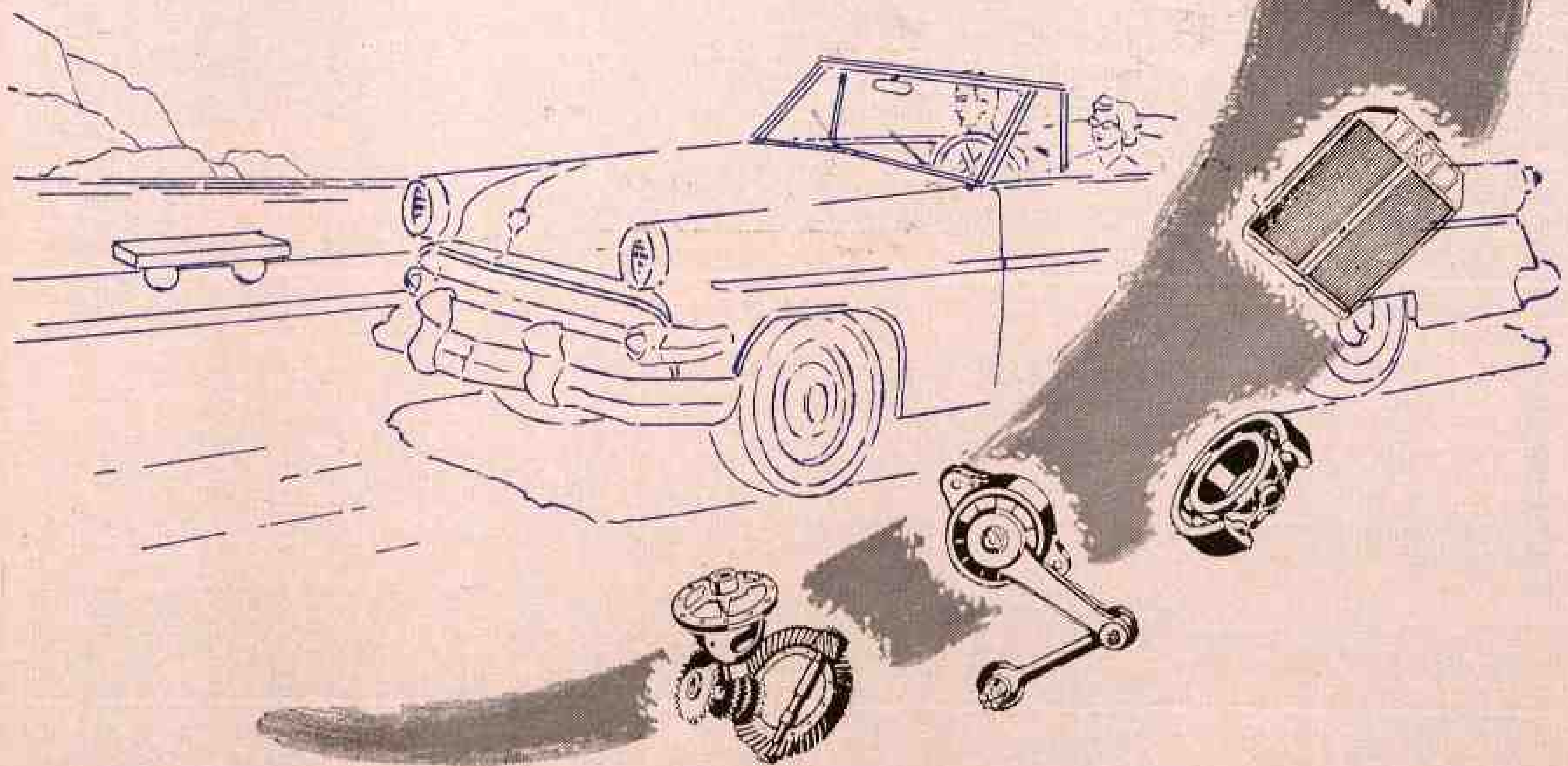
Ao montar ou desmontar o pneu usa-se água mas não «água de sabão».



BUICK DE 1926 GANHA PRÊMIO DE VELOCIDADE — Numa corrida de automóveis antigos em Ceilão, êste Buick de 1926, com capota de palha (um verdadeiro conversível!) ganhou o prêmio e atraiu a atenção geral.

AOS SRS. REVENDEDORES DO RIO GRANDE DO SUL, STA. CATARINA E PARANÁ...

Recebemos importações de peças vitais dos Estados Unidos diretamente de nossa representada Borg-Warner International Corp.



DISTRIBUIDORA de Auto-Peças Ltda.

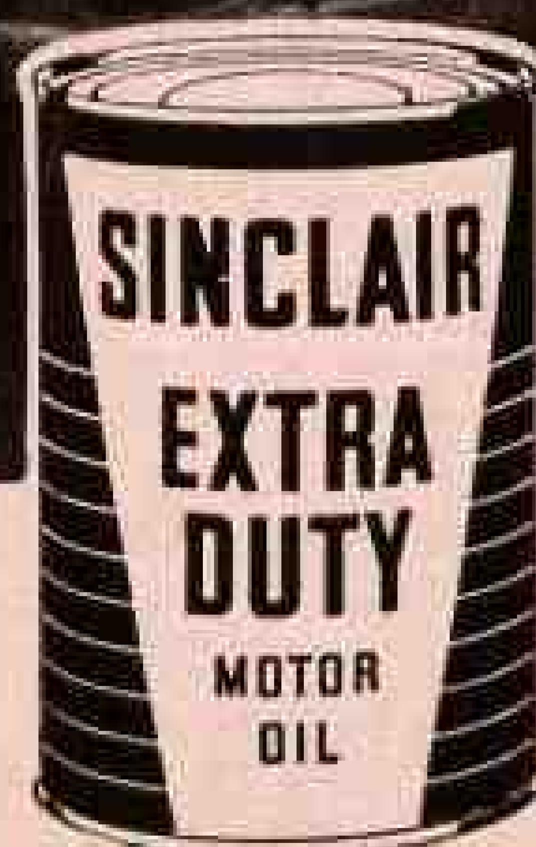
Matriz : Av. Farrapos, 579 — Fones : 5839 e 7327;
Filial 1 : Av. Farrapos, 2553 — Fone : 2-1418;
Filial 2 : Av. Assis Brasil, 2077 (Passo d'Areia)
Filial 3 : Av. Bento Gonçalves, 2949 — Fone : 3-3046,
Filial 4 : Rua da Azenha, 531

CAIXA POSTAL 4 — END. TELEG. «AUTOPEÇAS» — PÔRTO ALEGRE — R. GRANDE DO SUL — BRASIL



PARA AVIÕES...
SÒMENTE O MELHOR

Por isso é que aproximadamente 45 por cento dos óleos lubrificantes usados pelas principais emprêsas de aviação norte-americanas são SINCLAIR.



Para automóveis, caminhões e ônibus

Compensa Comprar O Melhor

SINCLAIR

Distribuidores:

BORGAUTO S. A.

MATRIZ:
Rua S. Cristóvão, 1254 - Caixa Postal 3301
Telefones: 48-1125 e 28-4210 - End. Telegr.:
BORGAUTO - Distrito Federal

FILIAIS:

Av. Gomes Freire, 602-A
Telefone: 52-3924
Distrito Federal

Av. Suburbana, 10.057
Telefone: 29-9920
Distrito Federal

Rua Carlos de Lacerda, 34-36
Telefone: 3272
Campos - Est. do Rio

O automóvel e o mecânico

(Continuação)

LX — A CAPOTA DO CONVERSÍVEL NÃO FUNCIONA CORRETAMENTE

Causas:

1 — Sujidades no sistema hidráulico
2 — Vazamento de fluído
3 — Defeito no cilindro ou na bomba hidráulica
4 — Conexões manuais emperradas
5 — Defeito no motor ou nos fios

Remédios:

1 — Sujidades no sistema hidráulico — A penetração de sujidades no sistema hidráulico pode entupir a canalização e ocasionar distúrbio.

Cumpre desligar as canalizações e limpá-las com jatos de ar para verificar se há sujidades. Estas costumam aparecer no sistema hidráulico em qualquer ocasião em que o mesmo seja aberto. Ou, na falta de abertura, quando o sistema já tem alguns anos de uso, pois nesta ocasião as partes flexíveis se deterioram e soltam ou deixam penetrar partículas.

2 — Vazamento de fluído — Quando a capota operada automàticamente deixa de funcionar, é possível que tenha ocorrido ou esteja ocorrendo vazamento do líquido no sistema hidráulico.

Procure a existência de vazamento, mediante exame cuidadoso de tôdas as conexões.

3 — Defeito no cilindro ou na bomba hidráulica — Se o cilindro ou a bomba hidráulica apresentar defeito, a capota não se movimentará corretamente mesmo que o motor esteja funcionando.

Cumpre remover a peça defeituosa para reparo ou substituição.



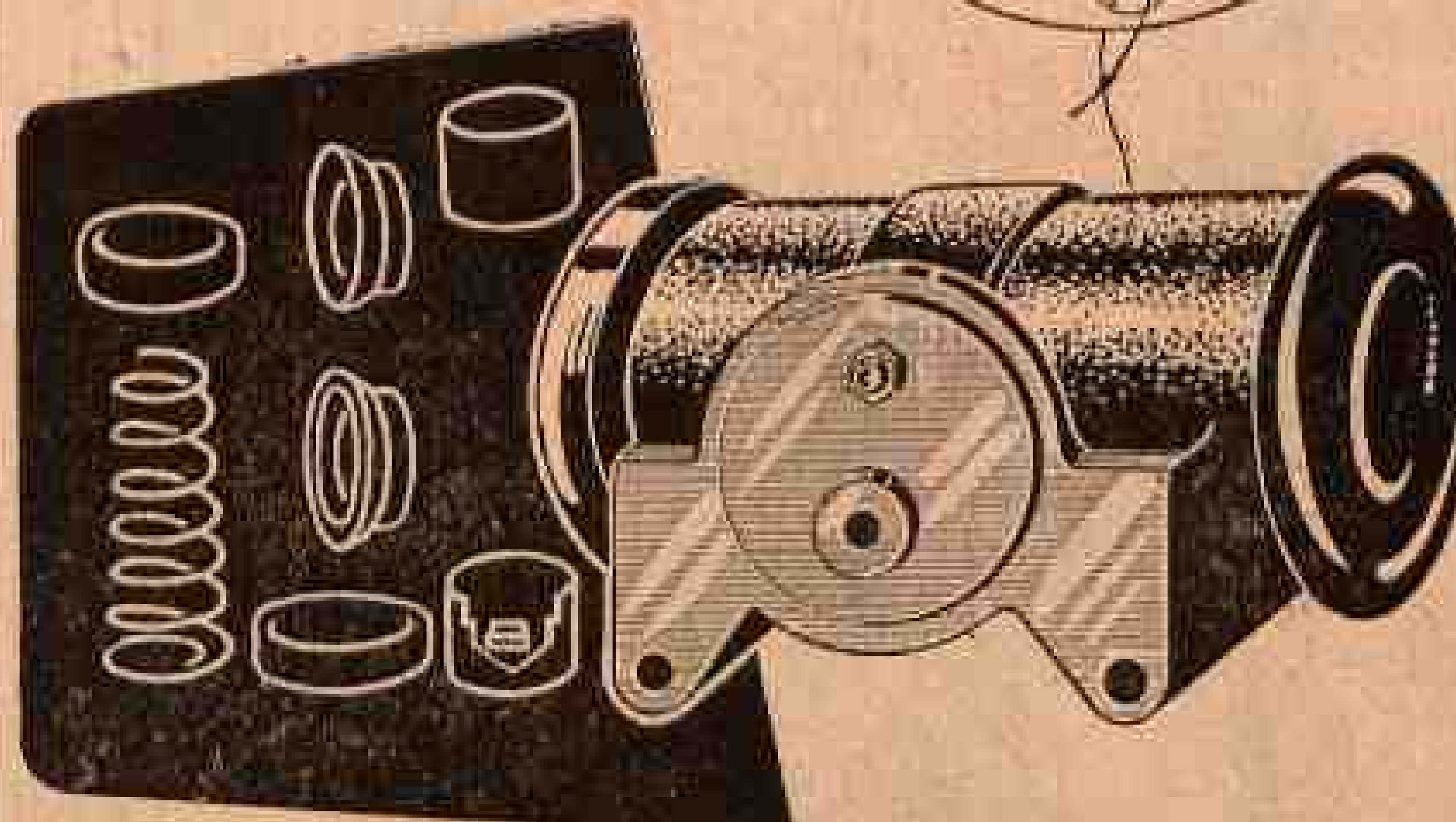
O PASSADO E O FUTURO —
Perto do Central Park Avenue, de Nova York, podem ainda ver-se êstes tradicionais carros a tração animal. O passado e o futuro encontraram-se aqui, ao passar o reluzente e original Lincoln «Futura», cujas linhas foram inspiradas em dois peixes que vivem nas grandes profundidades oceânicas.

FREIADA

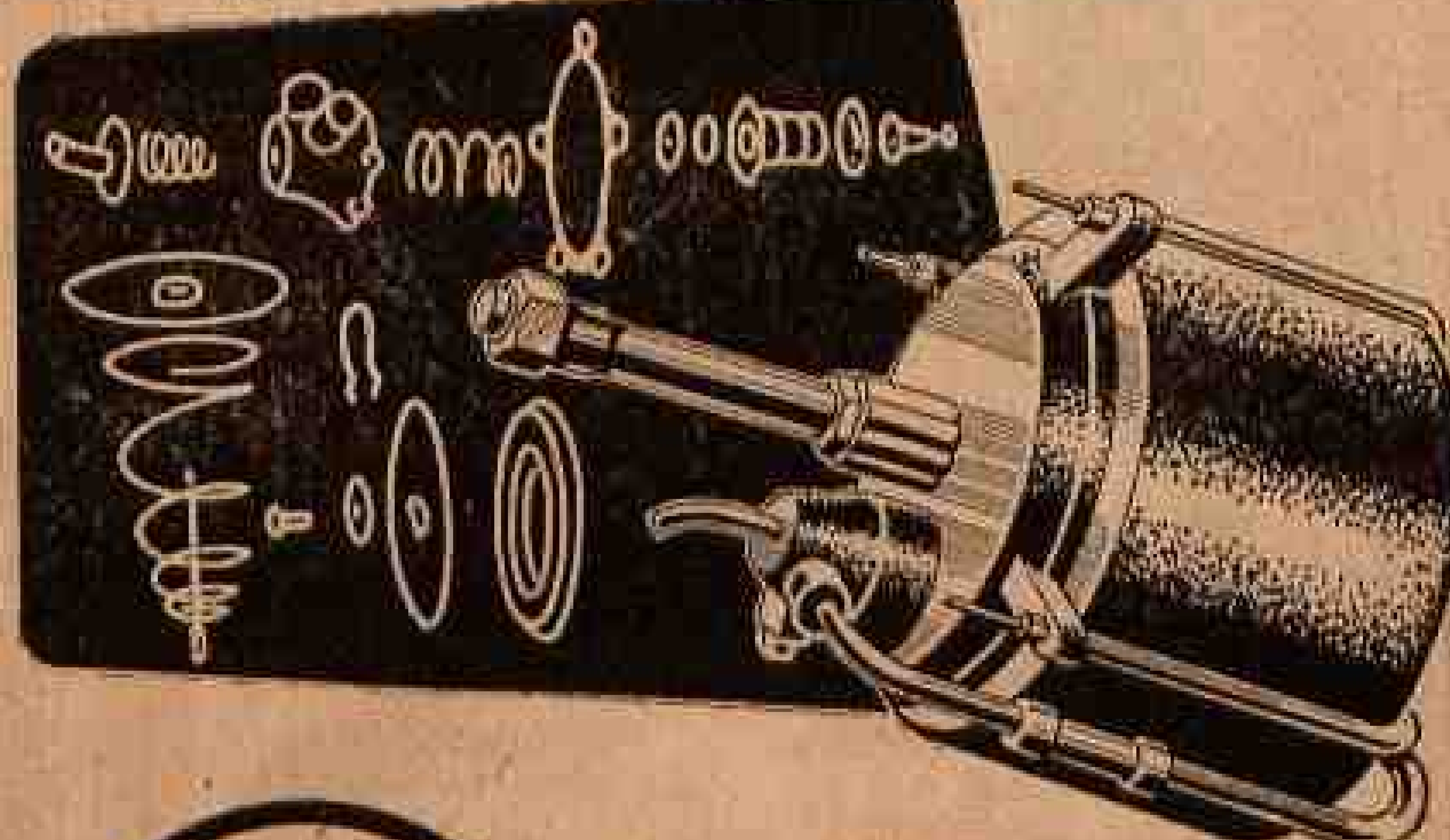
RÁPIDA,
SEGURA E SUAVE
COM OS PRODUTOS

FABRICADOS DENTRO
DAS CARACTERÍSTICAS
TÉCNICAS EXIGIDAS









EM NOVA EMBALAGEM

CUPS, BOOTS, PISTÕES E VÁLVULAS PARA RODAS E CILINDRO MESTRE

REPAROS COMPLETOS PARA HIDRAMATICS, POWER-GLIDES, HIDROVACS, CILINDRO-MESTRE, RODAS

EXIGIR Gots É OBTER O MELHOR

Walgratz Representações S/A
RUA MIGUEL COUTO, 141, SOBRADO
FONE: 43-5045 — END. TEL. «WALGRATZ» — RIO

AUTO-PEÇAS

de qualidade e funcionamento garantidos

MARCA HS REGISTRADA

INTERRUPTORES DA LUZ









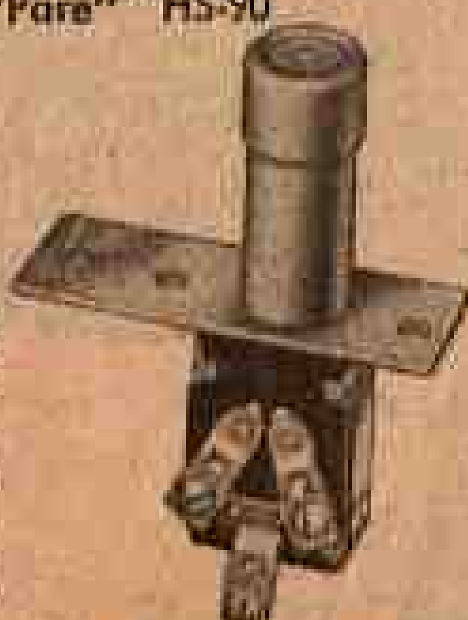







BOTÕES E PEDAL DA PARTIDA

LUZ ALTA E BAIXA













Peçam catálogo completo ao Fabricante

HENRIQUE SCHENK

R. Saldanha Marinho, 58 - S. Paulo - Brasil

Tel.: 9-9864 - Telegramas: HASCHENK



AGÊNCIA CADILLAC DE GRANDE LUXO — Esta luxuosa agência Cadillac está sendo construída em Hollywood e seu custo será de 1 milhão de dólares. As linhas do edifício são arrojadamente modernas.

4 — **Conexões manuais emperradas** — Se a capota deixa de ser movimentada durante longo espaço de tempo, as guarnições podem enferrujar e emperrar.

A aplicação do óleo lubrificante bem penetrante geralmente soltará as conexões e corrigirá o defeito.

5 — **Defeito no motor ou nos fios** — Os levantadores hidráulicos da capota dos conversíveis são operados por um motor. Se êste estiver com defeito ou se a corrente não o alcançar por defeito no circuito, a capota não se movimentará. Escuta-se o zumbido do motor, caso esteja funcionando.

LXI — DIFICULDADE EM FECHAR AS PORTAS

Causas:

1 — Porta empenada
2 — Corpo estranho aprisionado

Remédios:

1 — **Porta empenada** — Depois de um acidente (choque, colisão) as portas podem apresentar dificuldades em fechar, devido a terem sofrido ligeiro empeno, suas dimensões ficaram um pouco diferentes. Muitas vêzes o defeito mal se nota mas as portas não se fecham suavemente como antes, exigem fôrça.

Em outros casos, as dobradiças podem entortar ou sair da posição, o que também causará dificuldades no fechar as portas.

Quer num quer noutro caso, as portas ou as dobradiças precisam ser endireitadas.

2 — **Corpo estranho aprisionado** — Uma pedra, um pedaço de pano, podem alojar-se entre a porta e a carroçaria, ou detrás da dobradiça, impedindo a porta de fechar-se convenientemente.

Um exame atento localizará o obstáculo.

LXII — OS TRINCOS E MAÇANETAS NÃO FUNCIONAM NORMALMENTE

Causas:

1 — Graxa congelada
2 — Chave travada
3 — Lingueta quebrada
4 — Mola quebrada

Remédios:

1 — **Graxa congelada** — Isto só se observa nos dias excessivamente frios, de rigoroso inverno. A graxa endu-

Só o novo e melhorado

Equilibrador de Rodas

ALEMITE

faz TÔDAS estas coisas:

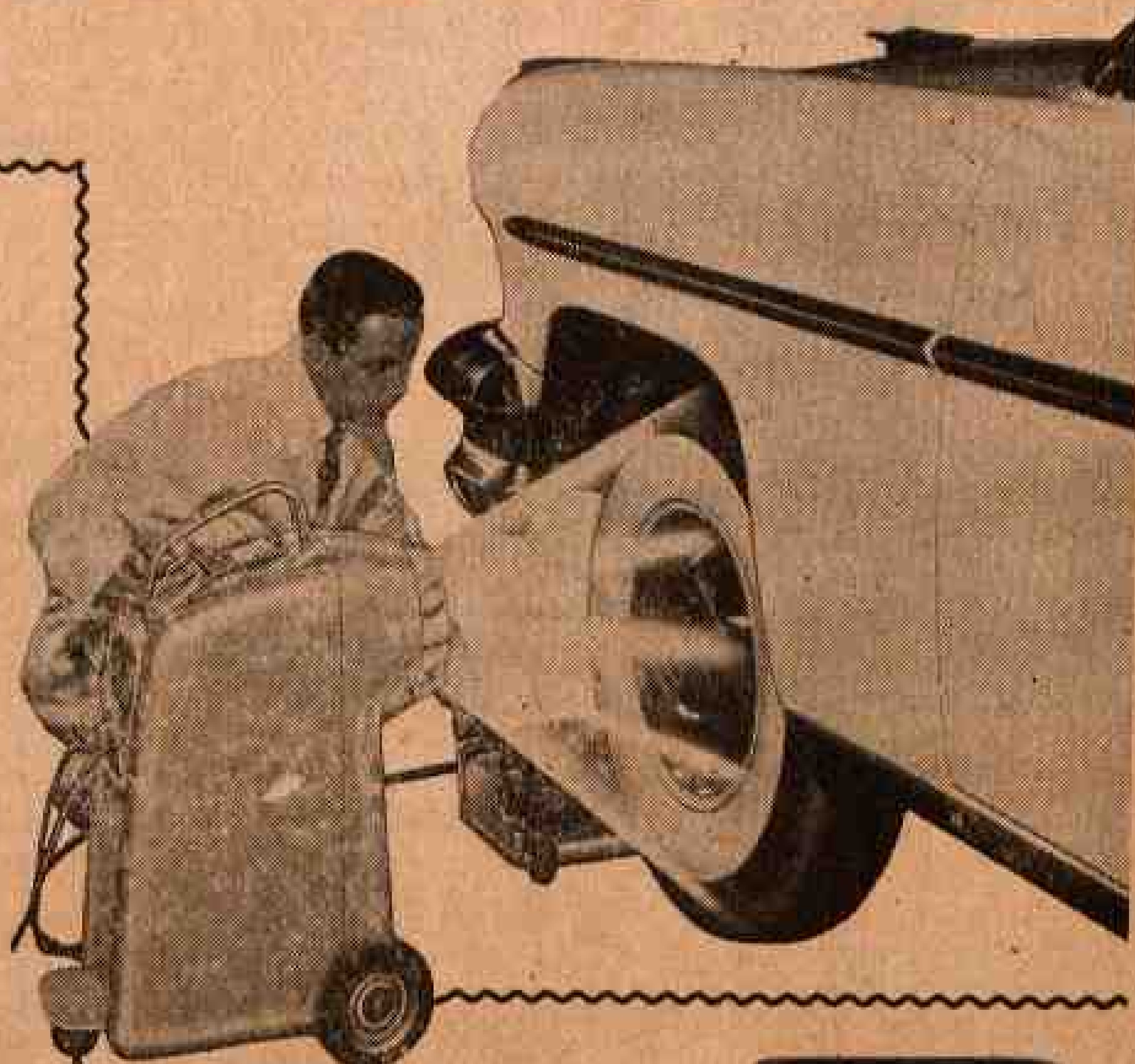
1. ***Elimina*** tôda espécie de desequilíbrio. Equilibra o pneumático, a câmara de ar, a roda, a capa do cubo, o tambor do freio — enfim tudo que gira — como uma unidade. Faz um trabalho completo!

2. ***Equilibra*** rodas de todos os tamanhos: de carro de passageiros, de motocicleta, de caminhão, de ônibus, de reboque (inclusive rodas gêmeas).

3. ***Equilibra*** ambos os conjuntos de rodas dianteiras e traseiras, *no veículo*, e em tôdas as velocidades. Não é preciso retirar nada do veículo, não é preciso colocar nada na roda. Trabalho de um homem sòzinho. Fácil de usar. Poupa tempo!

4. ***Localiza*** a mais insignificante vibração das rodas. O medidor exclusivo "Vue-Scale", de fácil leitura, mostra ràpidamente ao motorista a urgente necessidade de equilibrar as rodas de seu carro. Terminado o trabalho, o medidor mostra o equilíbrio perfeito das rodas. É exato e de confiança!

5. ***Elimina*** riscos desnecessários. Não é preciso aplicar nada à roda, nem afrouxar os parafusos desta. O Equilibrador Alemite foi desenhado visando a segurança tanto do mecânico como dos passageiros do veículo.





O GIRADOR DE RODA elimina a necessidade de adições complicadas. Não é preciso remover as rodas. Basta girar as rodas, o medidor informa com precisão. Poupa tempo, trabalho e dinheiro!



O MEDIDOR "VUE-SCALE" DE TAMANHO GRANDE localiza e demonstra a necessidade do equilíbrio sem remover a roda. Terminado o trabalho, o medidor mostra as rodas em perfeito equilíbrio. Aplica-se dentro da garage ou ao ar livre, de dia ou de noite.

Representantes:

CASA RAND COMÉRCIO E INDÚSTRIA S/A

Rua Senador Dantas, 37 — Rio de Janeiro

Para mais informes, procure o seu distribuidor Alemite ou escreva para:

ALEMITE *A mais importante fábrica de equipamentos de lubrificação do mundo*

MARCA REGISTRADA

1826 DIVERSEY PARKWAY • CHICAGO 14, U.S.A. • ENDEREÇO TELEGRÁFICO: SPEEDMETER

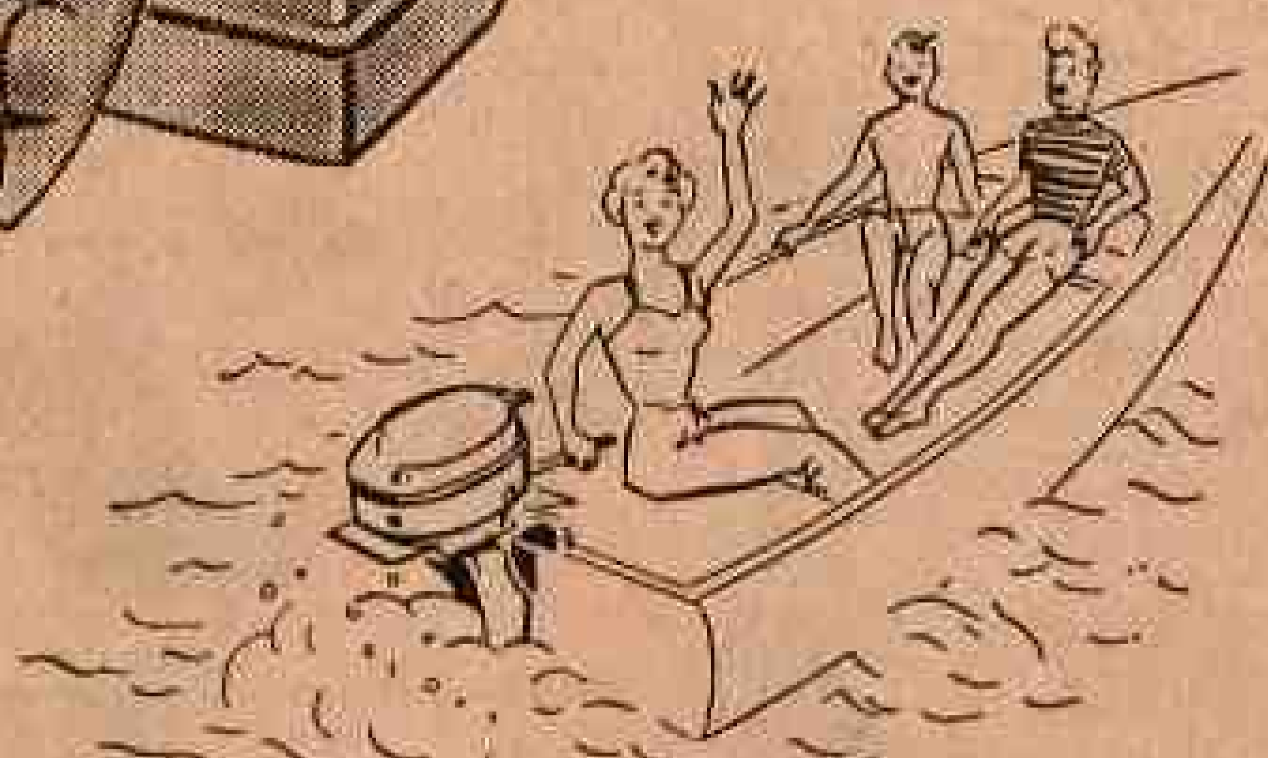
MOTORES DE PÔPA

SCOTT-ATWATER



Acabamos de receber os últimos modêlos 1954, de 3,6 - 5 - 7,5 e 10 HP.

Marcha a ré e ponto morto
Bomba automática para esgotamento do casco
Tanque de gasolina separad



THORNYCROFT
MECÂNICA IMPORTADORA S. A.
Telegrama "Thornycroft"

SÃO PAULO
Rua Pedroso, 220
Tel. 31-5866

RIO DE JANEIRO
Rua Prof. Olimpio de Melo, 1435
Tel. 54-2084

rece de tal maneira que a lingueta não pode penetrar na abertura, a porta permanece aberta.

Nesses dias muitos frios, quando a porta não se fechar, não se condene nenhuma peça do mecanismo antes de examinar bem a graxa. Umas gôtas de óleo quente aplicadas na lingueta e no orifício podem resolver a situação.

2 — **Chave travada** — Se a chave não funciona, pode tratar-se de ferrugem ou de fratura. O enferrujamento da chave ou da lingueta é raro, só ocorre quando o carro é deixado às intempéries por muito tempo seguido.

3 — **Lingueta quebrada** — Lingueta quebrada impede o fechamento conveniente da porta. O exame exige a retirada da tampa da porta.

4 — **Mola quebrada** — A mola quebrada impede a porta de permanecer fechada. Se, ao soltar a maçaneta, a lingueta não volta, é que provàvelmente a mola está quebrada. Retira-se e examina-se. Para fazê-lo, é mister remover a tampa interna da porta.

LXIII — O COFRE DO MOTOR NÃO FECHA

Causas:

1 — Falta de alinhamento
2 — Trava quebrada
3 — Trava mal ajustada

Remédios:

1 — **Falta de alinhamento** — O cofre do motor que sofreu choque e empenou ligeiramente deixa de fechar-se, por ter perdido o alinhamento. Precisa ser endireitado rigorosamente, voltando ao alinhamento primitivo.

Quando o cofre do motor não empenou nem sofreu nenhum entortamento mas a fechadura não engata, é que esta fechadura sofreu deslocamento de sua posição primitiva. Precisa ser recolocada nela.

A perda de alinhamento do cofre do motor ou da trava só ocorrem em caso de acidente.

2 — **Trava quebrada** — Fàcilmente visível, êste defeito só se cura mediante reparo ou substituição.

3 — **Trava mal ajustada** — Algumas vêzes a trava do cofre do motor fica frouxa ou mal ajustada ou se entorta. Precisa ser endireitada, sem o que o cofre do motor não fecha direito.

Êste defeito pode ser produzido pelas vibrações durante longo período, nos carros já com certo uso.

LXIV — OS AMORTECEDORES GASTAM MUITO FLUÍDO

Remédios:

Se o amortecedor está gastando muito fluído, é sinal positivo de vazamento. Os amortecedores passam anos sem necessitar colocação do líquido, o consumo é diminuto.

O ponto mais frequente do vazamento é no ponto em que o braço penetra no corpo do amortecedor. Examine aí com atenção.

LXV — AS VIDRAÇAS NÃO SE MOVIMENTAM

Causas:

1 — Mecanismo emperrado ou quebrado
2 — Vidraças congeladas.

Remédios:

1 — **Mecanismo emperrado ou quebrado** — Se as vidraças não se movimentam normalmente, cumpre remover a tampa interna da porta e examinar. As engrenagens podem estar quebradas, um parafuso pode ter soltado e caído dentro das engrenagens. A fechadura da porta pode estar travando o mecanismo, uma peça pode ter quebrado. O exame visual revelará a causa.

2 — **Vidraça congelada** — Em dias muito frios de rigoroso inverno, a vidraça pode congelar nos seus canais, não corre. Não force. Cumpre aquecer primeiro.

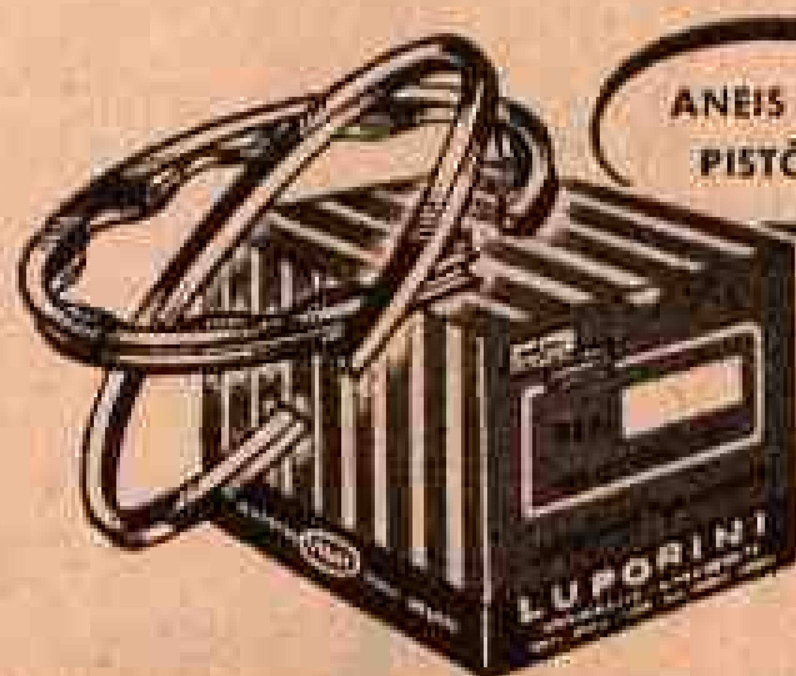
(Continua)



UM SÍMBOLO DE CONFIANÇA

RIO - Rua Riachuelo, 208 - Tel. 42-8140 (Rêde Int.)
- Praça Marechal Hermes, 5 - Tel. 23-3559
S. PAULO - Rua Florêncio de Abreu, 441 - Tel. 32-6688
B. HORIZONTE - Rua Tiradentes, 175 - Tel. 2-0953
P. ALEGRE - Av. Farrapos, 1043 - Tel. 2-3203
RECIFE - Rua Martins de Barros, 246/252 - Tel. 7756
SALVADOR - Rua Miguel Calmon - Edif. B. Horizonte
Tel. 5689

PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS E CAMINHÕES EM GERAL







DEPART. DE PUBL. 041- 4/54

SECÇÃO PEÇAS E ACESSÓRIOS

L U P O R I N I

COMÉRCIO E INDÚSTRIA S. A.

RIO - S. PAULO - B. HORIZONTE - P. ALEGRE - RECIFE - SALVADOR



Casanova & Cia. Ltda.

IMPORTADORES

FUNDADA EM 1926

PEÇAS E ACESSÓRIOS EM GERAL PARA AUTOMÓVEIS



Distribuidores exclusivos para o Distrito Federal e Estado do Rio

OFICINA COMPLETA DE REPARAÇÃO DE PNEUS E CÂMARAS DE AR ★ CRAVAÇÃO DE LONAS DE FREIO E DISCOS DE EMBREAGEM ★ RETIFICAÇÃO DE TAMBORES DE FREIOS E FRIZAGEM DE PNEUS



Revendedores das peças «MOPAR» da Chrysler Corporation

M A T R I Z :

348 — RUA FIGUEIRA DE MELO — 350
TELS. 28-2131 — 28-5172 — 28-5200

F I L I A L :

148 — RUA BARÃO DE SÃO FELIX — 148
TEL. 43-9708

TELEGRAMAS: ZANOVA — RIO DE JANEIRO

Representantes em todos os Estados do Brasil





Sama S/A.

SERVIÇOS ACUMULADORES MAQUINAS ACESSORIOS

AVENIDA SÃO JOÃO, 1118/1128 — Fones: 52-3882 e 52-3881
TELEGRAMAS «HELIAR» — Caixa Postal, 1810
OFICINAS: RUA ANA CINTRA, 58 - Tel.: 52-6622 - SÃO PAULO



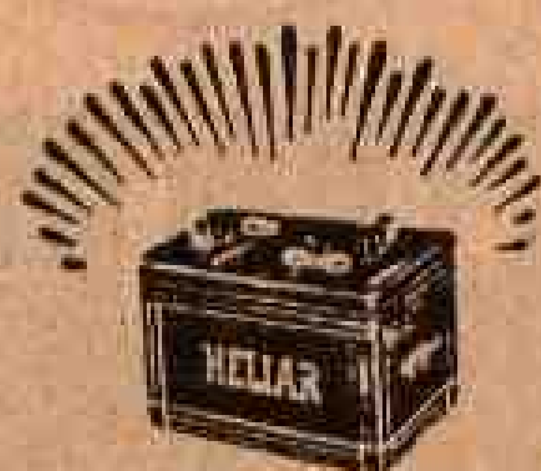
VELAS CHAMPION

BENDIX HYDROVAC

Distribuidores exclusivos para os Estados: São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso.

CARBURADORES WEBER

O carburador da velocidade
Distribuidores para o Brasil



BATERIAS HELIAR

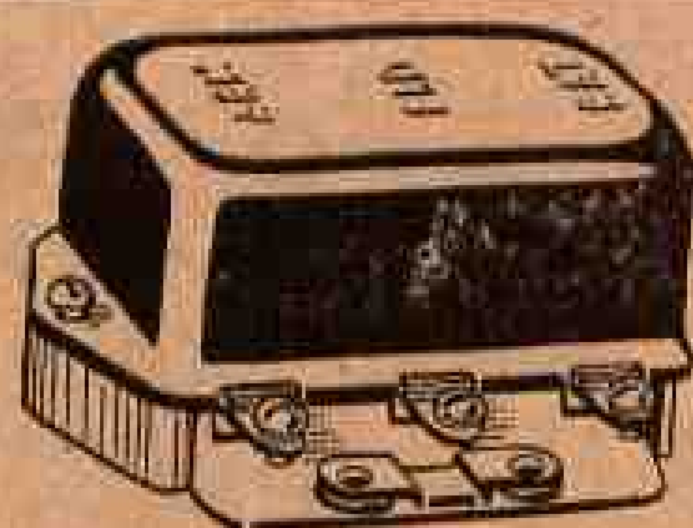


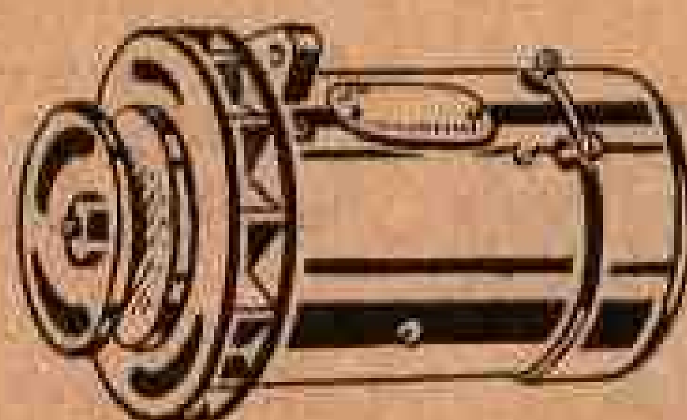
BENDIX HYDROVAC

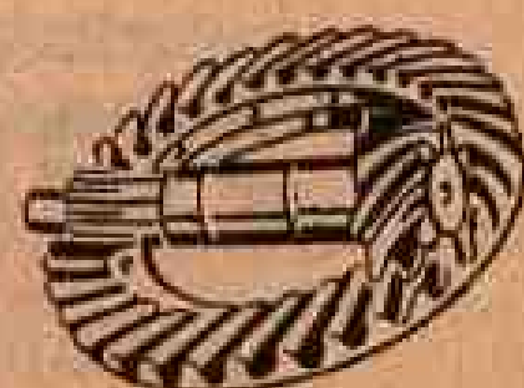


CARBURADORES WEBER

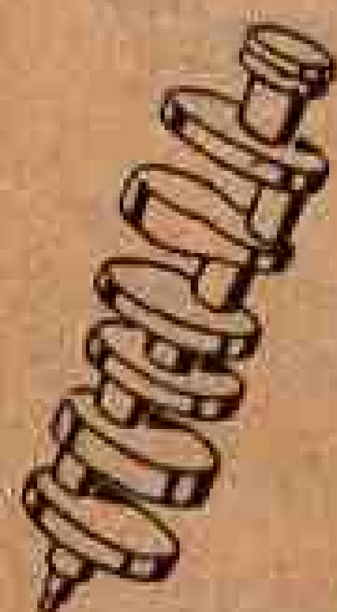




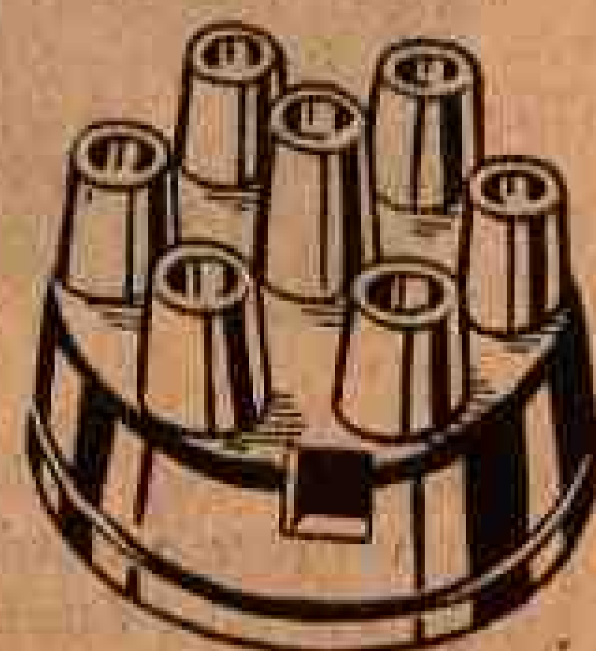




A. PINHEIRO S/A-COM. IND.

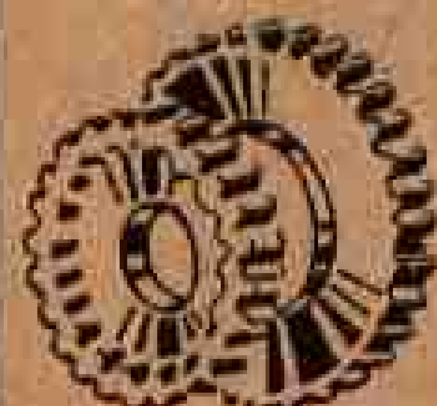


ATACADISTAS ESPECIALIZADOS EM MOTORES, BRONZINAS, ENGRENAGENS DE CÂMBIO E DIFERENCIAL, MATERIAL ELÉTRICO, TAMPÕES, ETC.



Rua Riachuelo, 130

Tele { grama: "AUTOPINHEI"
fone: 22-2188 - RIO











Para o Mecânico

OS AUTOMÓVEIS DE 1955

Apesar de tôdas as restrições, os novos modêlos de 1955 estão chegando e estão aí rodando pelas ruas e estradas. A qualquer momento um dêsses bonitos carros pode ser trazido à nossa oficina ou à nossa garagem, para um exame ou um reparo. Precisamos conhecer, pois, as suas peculiaridades, as suas características.

Dizem os mecânicos norte-americanos que, nos modelos de 1955, felizmente os engenheiros «pensaram un pouco nos mecânicos» e fizeram algo para facilitar ou, pelo menos, para não dificultar o futuro trabalho dêstes, quando tivessem de lidar com tais carros.

Certas mudanças em relação aos modelos anteriores, certas novas localizações de determinadas peças ou acessórios, parece terem sido feitas com o objetivo de diminuir as dificuldades para o mecânico, facilitando assim (e barateando) a manutenção.

O Buick de 1955, por exemplo, mudou a localização do reservatório do freio de fôrça a fim de permitir a retirada da coberta das válvulas sem obstrução.

Em outros modelos as baterias receberam nova localização, foram dispostas de nova maneira ou mesmo foram fabricadas com novo formato, para dar maior espaço ao trabalho no motor e nos acessórios.

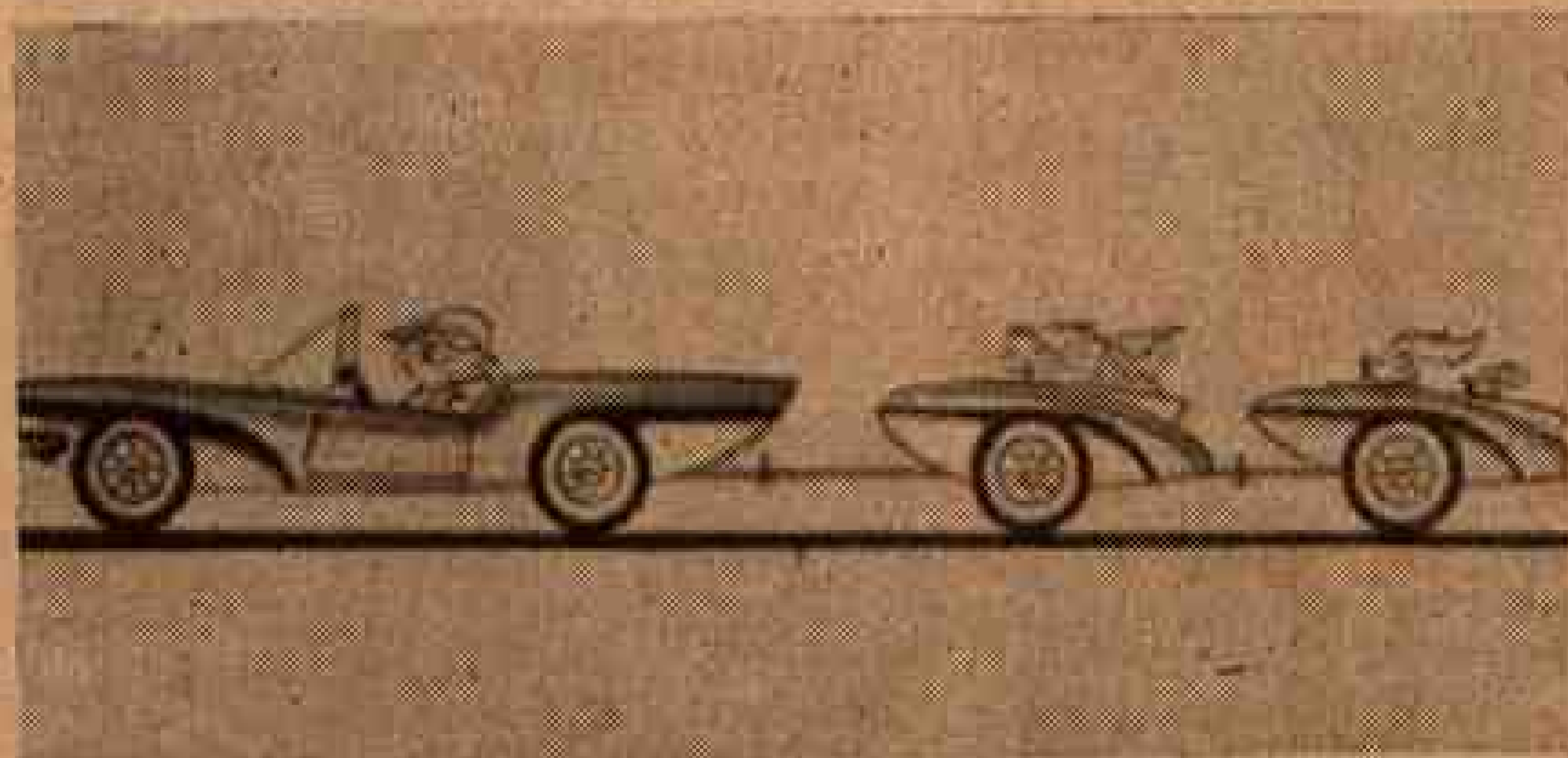
Mais notável, porém, dizem os mecânicos, foi a maior acessibilidade dos motores nos carros de 1955, destacando-se a êsse respeito o Chevrolet, o Plymouth, o Packard e o Chrysler Windsor.

Os filtros de óleo sofreram mudança em muitos modelos. Em muitos carros com V-8 estão agora os filtros colocados em baixo, trabalha-se nêles com o carro levantado. Os engenheiros fizeram um bom trabalho tornando êsses filtros mais acessíveis, isolando-os dos canos de descarga e das outras peças do motor.

O novo Packard trás o filtro instalado em cima do motor, na parte dianteira, podendo ser removido debaixo do capuz do motor sem a menor dificuldade.

A introdução dos equipamentos de fôrça (direção de fôrça, freio de fôrça, etc.) colocados debaixo do capuz do motor, tem sido considerada pelos mecânicos «uma verdadeira praga».

Ao examinar um carro dotado de ar condicionado, por exemplo, os mecânicos sacodem a cabeça. E se ali existem



O «CARRO DE FAMILIA» DE AMANHÃ — Esta audaciosa concepção é a do «carro de família» do futuro: o casal vai na frente, as crianças e os animais domésticos vão em reboques também de linhas aerodinâmicas.



Ônibus e Caminhões

Simms

Elétrico e Diesel

OFICINAS ESPECIALIZADAS PARA CONSERTOS EM GERAL.

LANTERNAGEM, PINTURAS, ETC.

EQUIPADAS PARA RETIFICAR EIXOS DE MANIVELA ATÉ 72".

ALINHAMENTO DE FIXOS E BIELAS.

RETIFICAÇAO DE BLOCOS ATÉ 6" DE DIAMETRO.

REPAROS GERAIS EM BOMBAS INJETORAS.

RECONDICIONAMENTO DE DINAMOS E MOTORES DE ARRANCO.

•

Oficinas Wilson

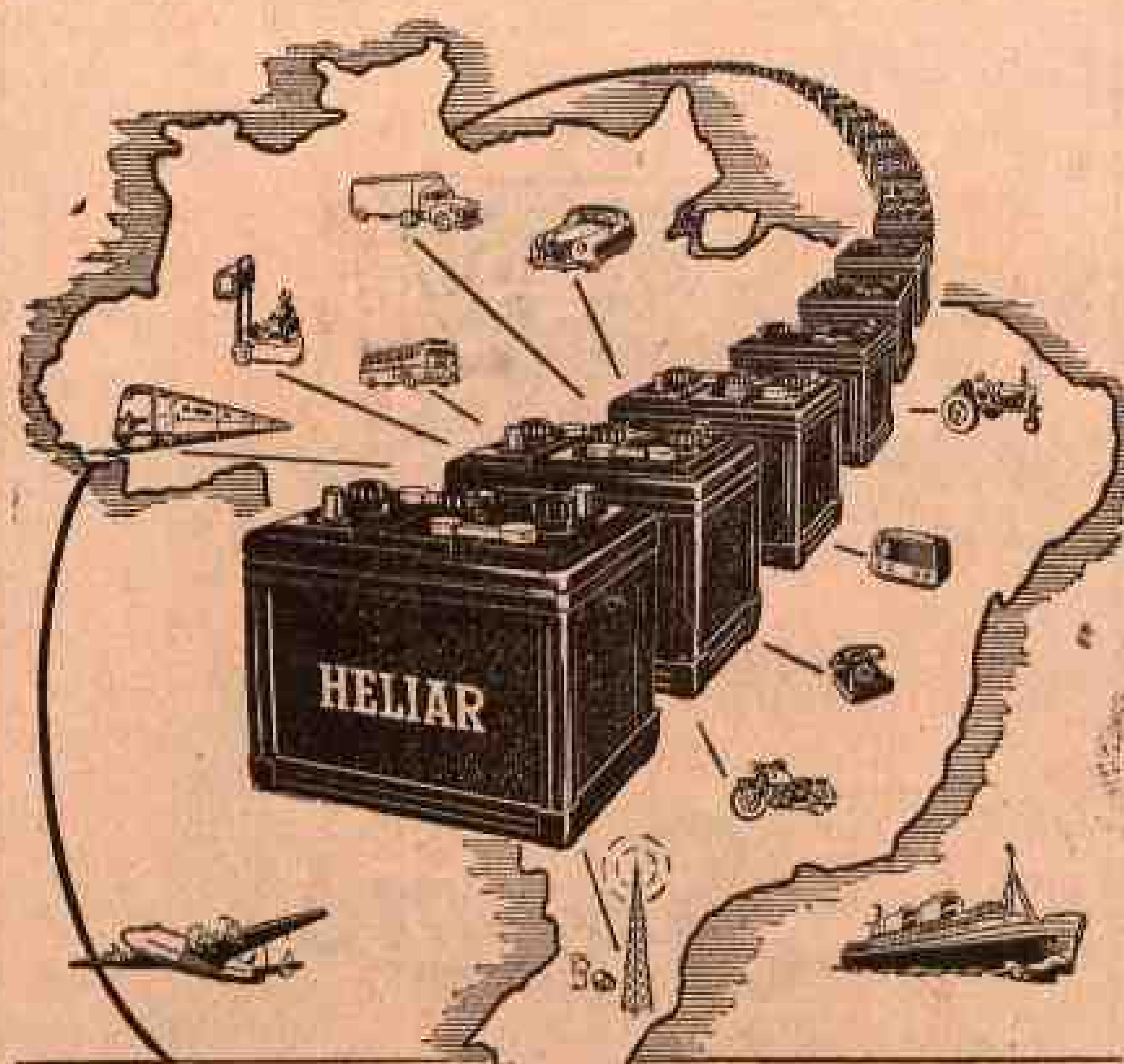
PRAIA DE SÃO CRISTÓVÃO, 116

São Cristóvão — Tel. 48-8704

RIO DE JANEIRO



WILSON, SONS & CO. LTD.



HELIAR

Acumuladores de Alta Qualidade

Para Todos os Fins

PRODUTO

SATURNIA S. A.

ACUMULADORES ELÉTRICOS

RUA MINIST. FERREIRA ALVES, 902 — SÃO PAULO

A mais completa fábrica de acumuladores da América Latina

REPRESENTANTES E DISTRIBUIDORES EM TODO O PAÍS

também os mecanismos da direção de fôrça e do freio de fôrça, crescem as dificuldades para abordar o restante do motor.

A conta de um consêrto num carro dotado dêsses dispositivos tem de ser sempre mais alta, não que tais acessórios exijam trabalho mas sim porque apenas a sua presença ali já dificulta o serviço e o torna mais demorado, portanto mais caro.

Algumas peculiaridades dos carros de 1955 convém sejam bem conhecidas do mecânico, como passamos a expor.

BUICK

O distribuidor está mal localizado, devido à grande largura do pára-lama. Muitos mecânicos preferem retirar completamente o distribuidor para trabalharem nêle fora do carro, desistem de tentar alcançá-lo através do motor.



A CAPOTA-TENDA — **A capota dêste capota-rígida fabricada na Alemanha traz uma segunda capota dobrada que, desenrolada, dá uma tenda completa com uma mesa e uma cama de vento. É o ideal para o campismo.**

O cano de enchimento do reservatório do cilindro-mestre do freio de fôrça é muito curto, não permite colocar o líquido do freio sem a junção de uma mangueira auxiliar.

A acessibilidade debaixo do painel de instrumentos não é muito boa, dizem os mecânicos. Para uma mudança do limpador de pára-brisa, por exemplo, gastam-se no mínimo 4 horas e mesmo assim empregando ferramenta especializada.

CADILLAC

Os trabalhos debaixo do painel de instrumentos são também difíceis no Cadillac, segundo a opinião de alguns mecânicos.

Nos motores sem dispositivos de fôrça o trabalho é fácil mas a adição de tais dispositivos sobrecarrega o espaço, o motor fica como que apertado.

CHEVROLET

A maior queixa dos mecânicos é quanto ao trabalho na parte de baixo do painel de instrumentos. O bordo inferior do painel estende-se muito para baixo, torna impossível enxergar atrás.

O motor de arranque tem de ser trabalhado por debaixo do carro. As velas estão situadas muito perto do cano de descarga.

CHRYSLER

Poucas são as queixas dos mecânicos quanto a dificuldades do trabalho, salvo no tocante às velas. Os fios e as velas estão situados em baixo da coberta das válvulas. Nos modelos Windsor V-8, porém, a coberta das válvulas apresenta um corte que permite cuidar das velas a descoberto.

O motor Windsor é um pouco menor que o motor New Yorker, por isso sempre sobra espaço para a mão do mecânico e para as chaves inglêsas.

DODGE

O motor Red Ram apresenta as velas e fios com acesso difícil, fechados.

O motor é de bom tamanho e enche quase o espaço. Com a adição de dispositivos de fôrça, fica tudo repleto, dificulta o trabalho.

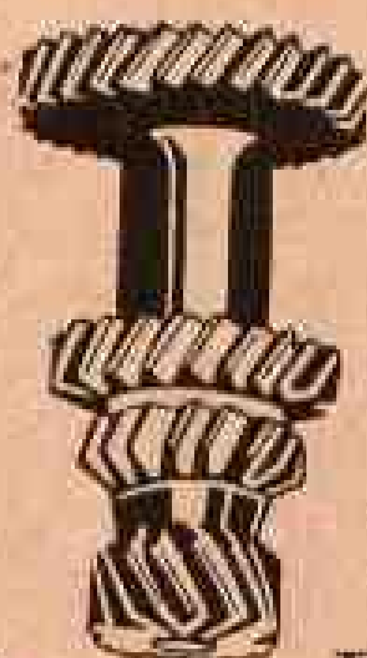
AUTOMECÂNICA BELA LTDA.

IMPORTADORES

Peças e Acessórios

MATRIZ

FORD
CHEVROLET
STUDEBAKER
OFICINAS
ESPECIALIZADAS



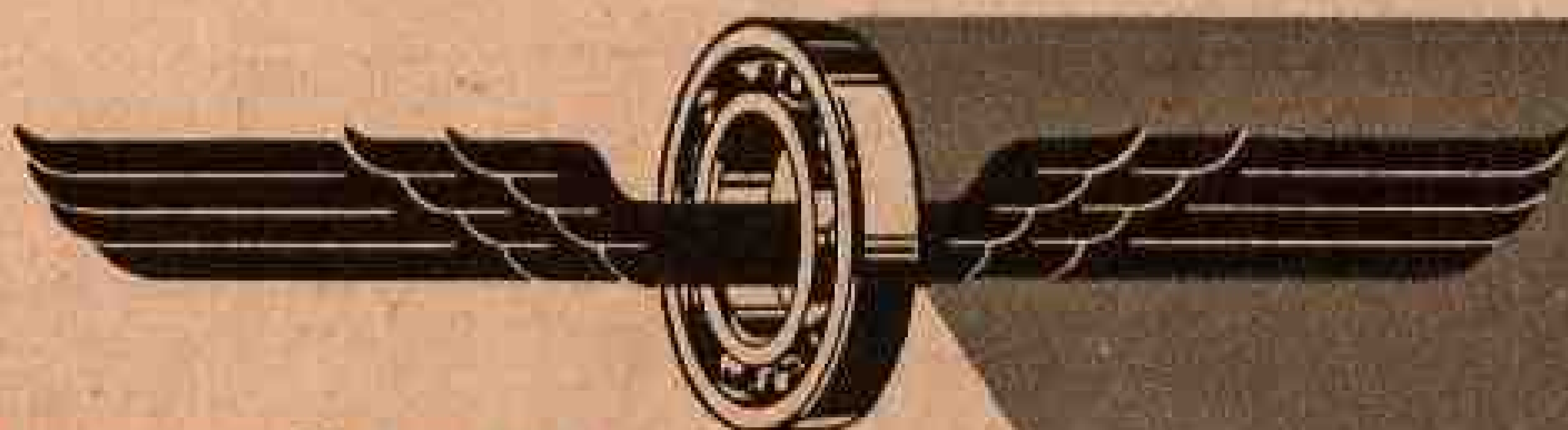
FILIAL

AUSTIN
DODGE
FARGO
PLYMOUTH
E CHRYSLER

Rua Bela, 981 a 985
Fone: 28-7810

Rua Prefeito Olimpio de Melo, 573-A
Fone: 28-2855

RIO DE JANEIRO



SECÇÕES:

- **PEÇAS E ACESSÓRIOS**
  Para automóveis e caminhões de todas as marcas - Motores Diesel e a Gasolina - Equipamentos de injeção - Pneus - Baterias
- **ROLAMENTOS E MANCAIS**
  Para indústrias e Veículos em geral
- **EQUIPAMENTOS INDÚSTRIAIS**
  Para Construção civil e obras públicas - Motores Diesel - Gasolina - Elétricos - Máquinas para industrias, oficinas mecânicas e garagens
- **POSTO DE SERVIÇO**
  Lubrificação e lavagem



UM SÍMBOLO DE CONFIANÇA

RIO - Rua Riachuelo, 208 - Tel. 42-8140 (rêde int.) Praça Marechal Hermes, 5 Tel. 23-3559

S. PAULO - Rua Florencio de Abreu, 441 - Tel. 32-6688

B. HORIZONTE - Rua Tiradentes, 175 - Tel. 2-0955

P. ALEGRE - Av. Farrapos, 1.043 Tel. 2-3203

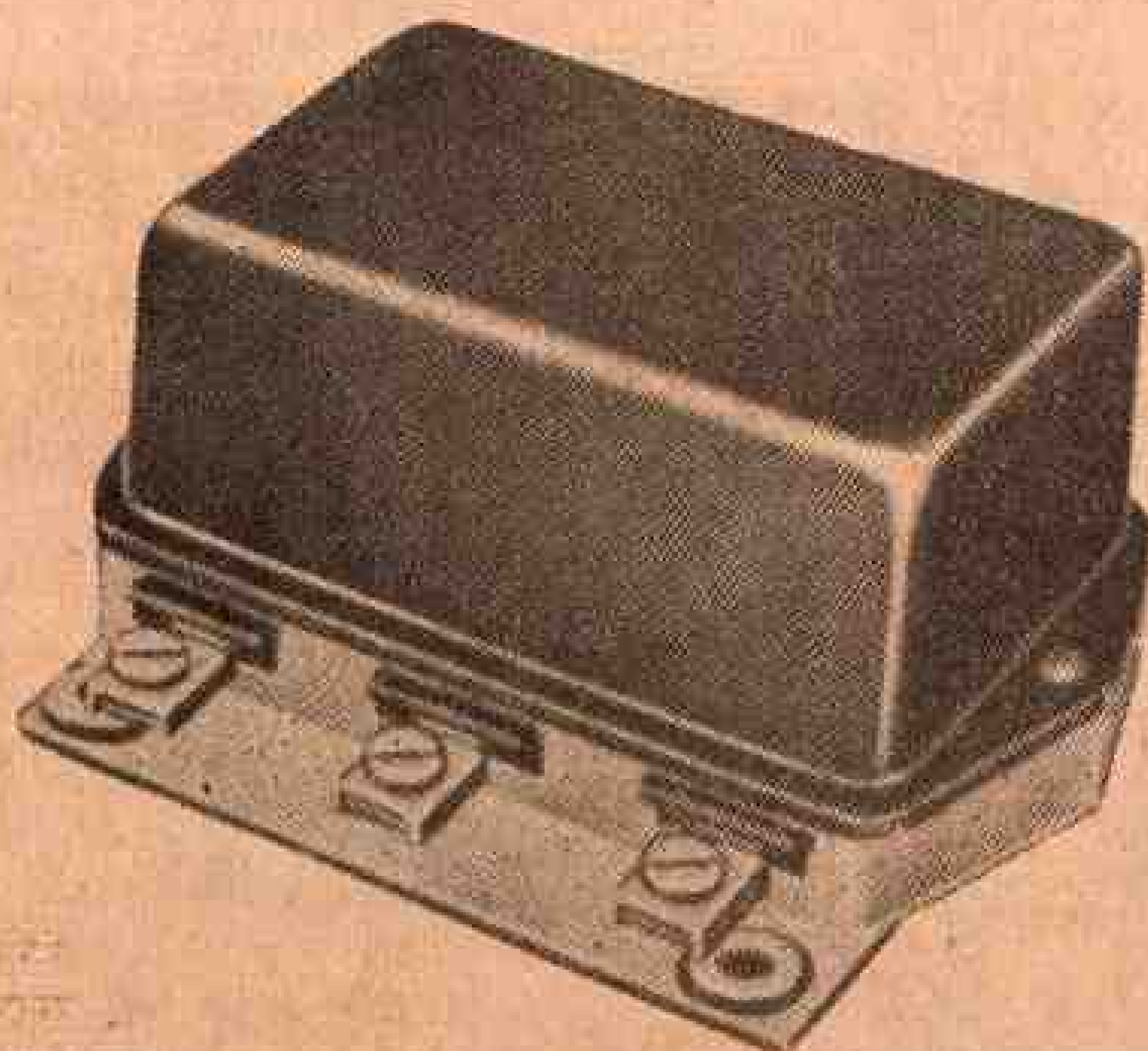
RECIFE - Rua Martins de Barros, 246/252 - Tel. 7756

SALVADOR - Rua Miguel Calmon - Edifício B. Horizonte - Tel. 5689

LUPORINI
COMÉRCIO E INDÚSTRIA S. A.

RIO — S. PAULO — B. HORIZONTE — P. ALEGRE — RECIFE — SALVADOR

D.P.-102



REGULADORES DE VOLTAGEM

"DIMAX"

Para todos os tipos de carros, americanos e europeus, e motocicletas

Fabricantes: VIGGO BENDZ — Dinamarca (Copenhagen)

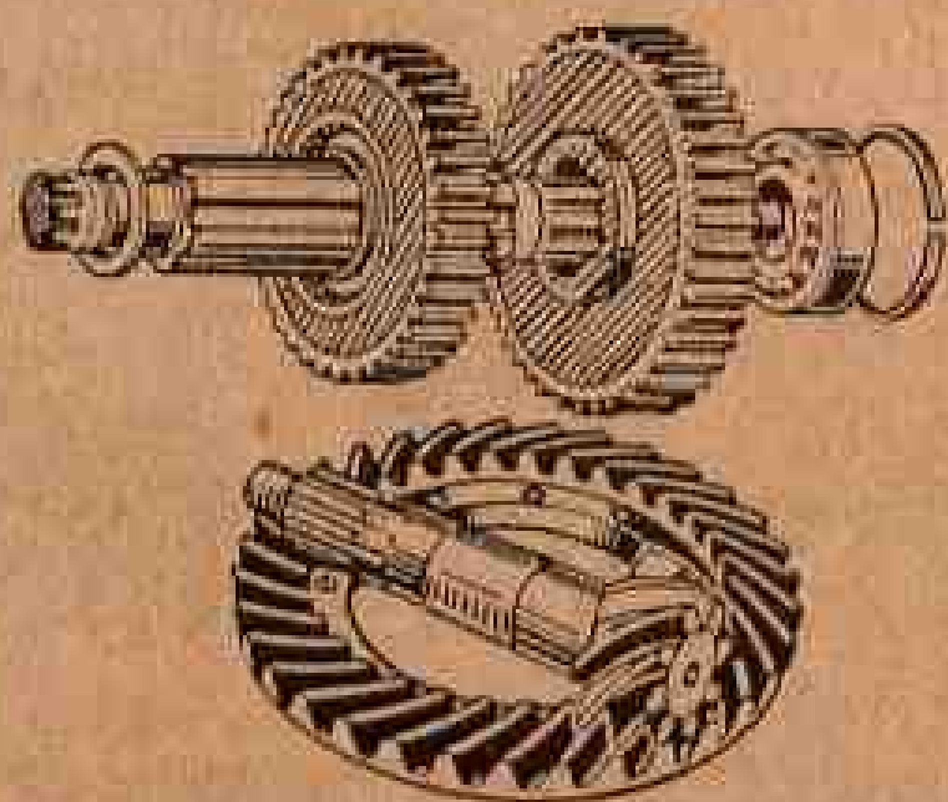
Representante geral no Brasil:
SIMON KRAUN

Representante no D. Federal:
J. A. CESAR

C. Postal, 3153 — Tel.: 25-2964

Em se tratando de engrenagens o caminho certo é

AIMBRA



ENGRENAGENS DA TRANSMISSÃO E DIFERENCIAL — SEMPRE UM COMPLETO ESTOQUE PARA BEM SERVIR

AIMBRA S/A — Importação e Comércio

(UMA ORGANIZAÇÃO ESPECIALIZADA EM PEÇAS PARA AUTOMÓVEIS)

MATRIZ: Rua Carlos de Carvalho, 224 — Fone: 2815

FILIAL: Rua João Negrão, 796/802 — Fone: 3486

Telegramas «AIMBRA» — Caixa Postal, 362

CURITIBA — PARANÁ — BRASIL

FORD

Nos modelos V-8 a bobina precisa ser removida antes de retirar a coberta das válvulas do lado direito.

A bomba de gasolina fica escondida debaixo do equipamento da direção de fôrça.

A bateria foi montada em posição transversal, para proporcionar maior espaço para o mecânico. O gerador, porém, fica mais baixo e portanto mais difícil de trabalhar do que o gerador dos modelos de 1954.

KAISER

Só as unidades equipadas com super-alimentador tornam mais difícil o trabalho no lado esquerdo do motor.

LINCOLN

O filtro de ar maior tornou mais difícil o trabalho com o distribuidor.

A bomba de gasolina ficou difícil de alcançar quando o carro está equipado com dispositivos de fôrça.

O filtro de óleo está mal localizado, precisa ser trabalhado do lado de baixo.

MERCURY

De modo geral, o Mercury de 1955 é mais fácil de trabalhar que o modêlo de 1954.

Apenas as velas são um pouco difíceis, mas o uso de descarga dupla deixou mais espaço debaixo do capuz do motor.

NASH

Melhorou para o mecânico em relação ao de 1954. Neste, a bomba de água precisava ser lubrificada à mão porque a pistola de pressão fazia rebentar a vedação, vazava água. No modêlo 1955 a vedação foi reforçada, não mais é preciso lubrificar a mão.

OLDSMOBILE

A localização do filtro de óleo ainda é um pouco trabalhosa mas melhorou em relação a 1954, o novo sistema de descarga afastou várias das dificuldades.



COMO DIAGNOSTICAR O ESTADO DA VELA —

Aqui estão os três aspectos típicos da vela: a vela «muito mole», a «muito dura» e a «perfeita». A vela úmida e oleosa é a «muito dura». A que não apresenta nenhum depósito é a «muito mole». A «perfeita» é a que apresenta um fino depósito pulverulento.

De fácil colheita



Todo Carro Frutifica Compras de Lâmpadas de V. S.

O automóvel moderno tem mais lâmpadas do que uma árvore de Natal e lhe proporciona 18 ou mais possibilidades de vendas.
Participe desta boa colheita de dinheiro servindo as necessidades de cada carro em lâmpadas.



Tung-Sol

LAMPADAS para AUTOS

TUNG-SOL FABRICA: Faróis "Sealed Beam" Inteiramente de Vidro, Faróis em Miniatura, Faróis de Sinais, Tubos para Efeitos Fotográficos, Tubos Eletronicos para Rádio, Televisao e Fins Especiais.

TUNG-SOL ELECTRIC INC.
95 Eighth Avenue, Newark 4, N. J., U. S. A.
Cables: TUNGSOL

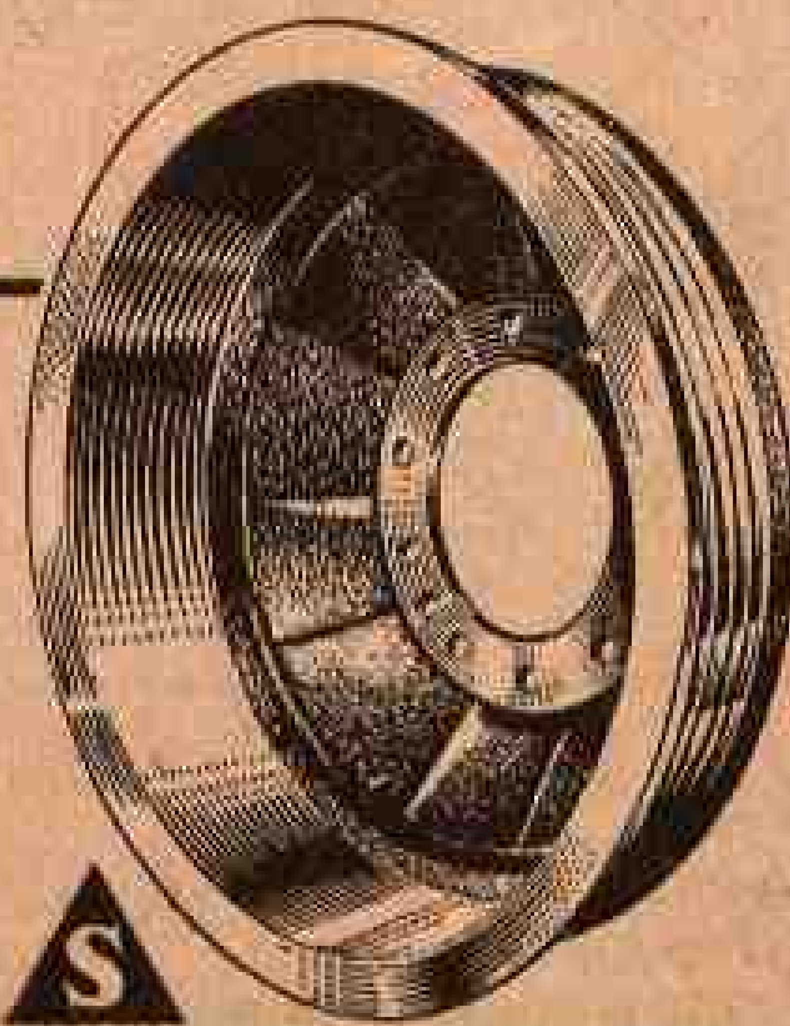
SIMETAL



MARCA REGISTRADA

FÁBRICA DE PEÇAS PARA AUTOMOVEIS E CAMINHÕES

PRODUZIDAS SOB AS MAIS RIGOROSAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS E COM MATERIAL DE PRIMEIRA QUALIDADE



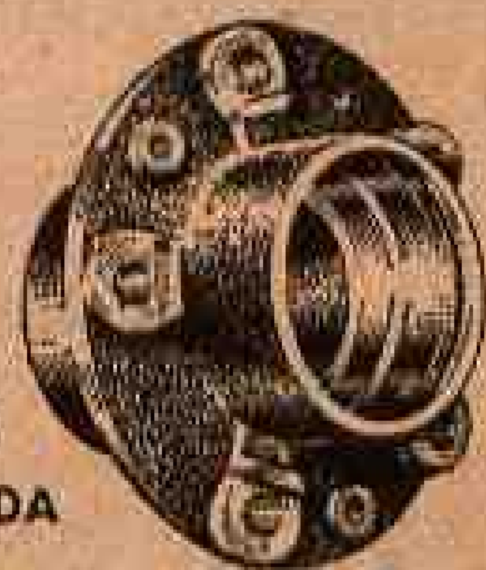
TAMBORES DE FREIO



SUPORTES DE MOLAS



ALGEMAS DE MOLAS



CUBOS DE RODA



POLIAS



SUSPENSORES DE MOLA



SUPORTES DE CONTRA-MOLA

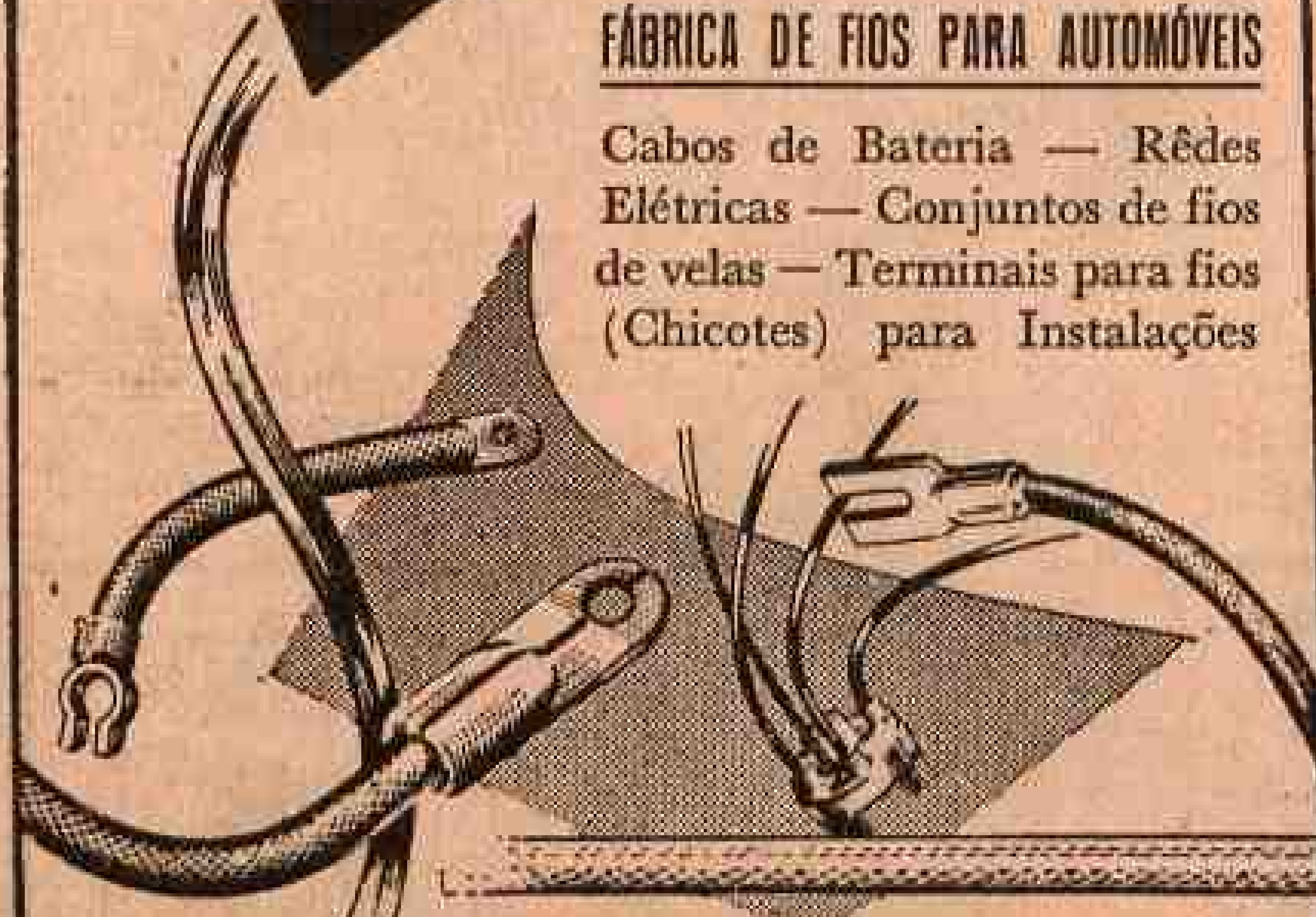
SIMETAL

SOCIEDADE INDUSTRIAL DE METALURGIA LTDA.

RUA SANTA TEREZINHA, 70
(TRAVESSA DA AVENIDA CELSO GARCIA, 5800)

FONE: 9-0146 **SÃO PAULO** TELEG.: SIMETAL

Contribua para o desenvolvimento da Indústria Automobilística Brasileira, usando peças de fabricação nacional.



FÁBRICA DE FIOS PARA AUTOMÓVEIS

Cabos de Bateria — Rêdes Elétricas — Conjuntos de fios de velas — Terminais para fios (Chicotes) para Instalações

Fábrica e Escritório: RUA FÁBIA, 653 — (LAPA)
Caixa Postal, 7663 — Fone: 5-0638
Enderêço telegráfico «METAFIL»
SÃO PAULO

TELEFONE: 32-9445



END. TELEGR.: "COIMLEGES"

Comercial e Importadora LEGES Ltda.

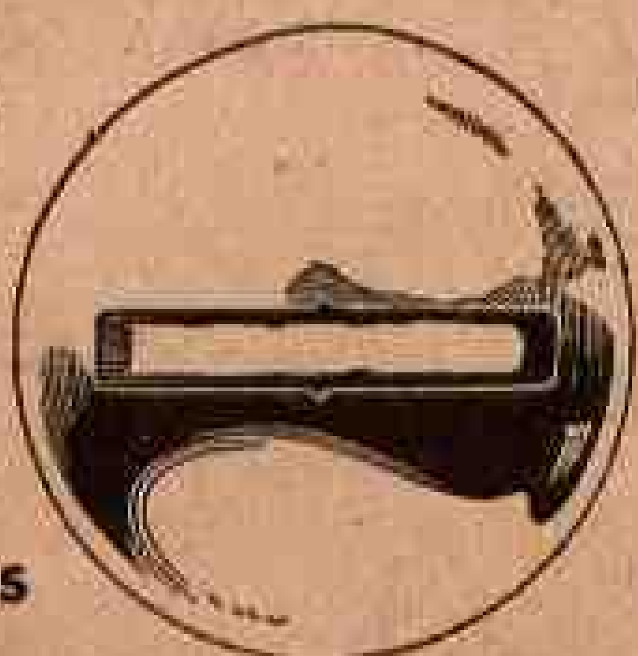
ATACADISTAS DE PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS, CAMINHÕES E TRATORES

ESCRITÓRIO:
Rua da Assembléia, 11 - S/305
Rio de Janeiro

LOJA:
Rua Figueira de Melo, 191-A
São Cristóvão - Rio de Janeiro

Calotas e Aros Cromados

Frisos — Molduras



Garras — Polainas

Para qualquer veiculo Americano ou Europeu.
Produto nacional da mais alta qualidade.

IND. DE ARTEFATOS DE METAIS
DERIPO - São Paulo

Representante para todo o Brasil

REMMA S/A

Rua das Graças, 76 — Telefone: 42-3720

PACKARD

E' talvez o modêlo de 1955 em que mais se pensou na manutenção e no mecânico.

Os acessórios que requerem ajustamento e manutenção são todos de fácil acesso.

O mecanismo do limpador de pára-brisa está montado bem ao alcance do mecânico. O filtro de óleo também o é.

Abrindo-se o cofre do motor depara-se com bastante espaço para mãos e ferramentas.

PLYMOUTH

Eis outro modêlo que melhorou bastante para o mecânico em relação ao ano anterior. O gerador está bem colocado, fácil de trabalhar. O filtro de óleo precisa ser trabalhado por baixo mas nos modelos de 6 cilindros há bastante espaço no compartimento do motor.

PONTIAC

A posição das velas torna o trabalho nelas mais difícil mas não crítico.

O filtro de óleo tem de ser abordado por baixo mas nessa posição é fàcilmente acessível.

O compartimento do motor é um tanto apertado.

STUDEBAKER

O filtro de ar do carburador «atrapalha» um pouco, está no caminho de certas peças mas o resto, de modo geral, é fácil de trabalhar.

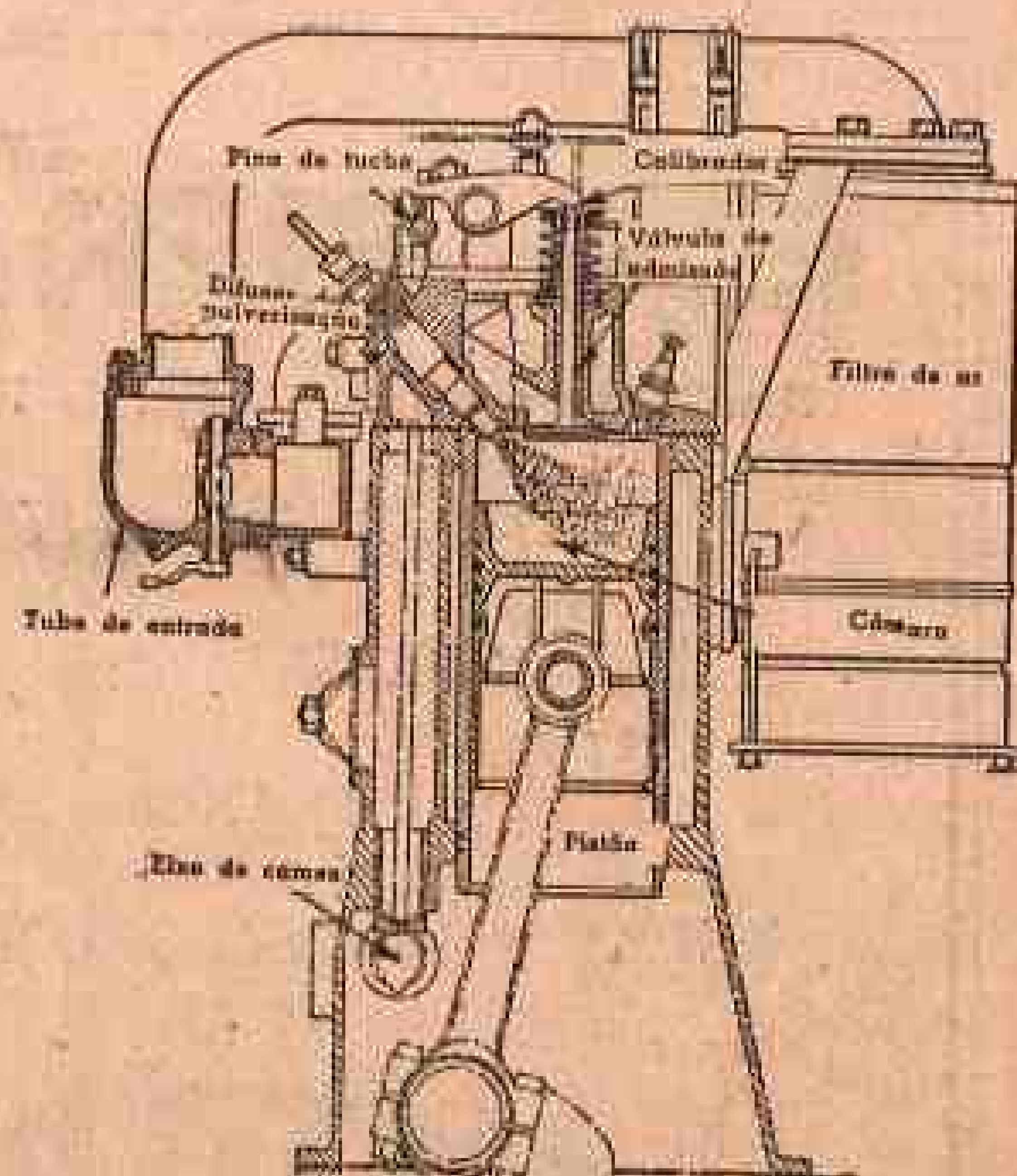
O Motor Diesel

Constituição — Funcionamento — Manutenção

(Continuação)

XII

O Motor Diesel Allis-Chalmers



O motor Diesel Allis-Chalmers visto em corte transversal

Estritamente falando, o motor Allis-Chalmers não é verdadeiramente um Diesel, pois emprega, para ignição, uma vela e uma compressão de 125 a 150 libras. O que o faz ser considerado um Diesel é o fato de queimar óleo Diesel como combustível, de ter eficiência semelhante ao do Diesel e de ter as mesmas aplicações práticas dêste. Por êsses motivos, pode ser incluído na categoria dos motores Diesel rápidos.

Trabalha com ciclo de 4 tempos. Seus cilindros têm o diâmetro de 5 polegadas e 1/4 e o percurso de 6 1/2 polegadas. A unidade de 6 cilindros tem a potência de 92 HP a 1.050 revoluções por minuto.

Arcabouço — O arcabouço e o bloco de cilindros são fundidos numa só peça, de ferro-níquel. Uma base de ferro fundido forma a metade inferior do cárter, com um reservatório de óleo separadamente em baixo,

Virabrequim — O virabrequim é de aço-carbono e apoia-se em mancais embutidos.

As capas dos mancais, arcabouço e tampa de cilindros são mantidos juntos sem necessidade de parafusos especiais, pois as pressões não são excessivas. O arcabouço é o mesmo dos motores Allis-Chalmers a gasolina. Os mancais do virabrequim são de aço revestido de uma camada de metal Babbitt.

A folga original é de 5 milésimos de polegada e, em caso de desgaste, pode-se fazer correção removendo calços entre as duas metades dos mancais. Será preferivel, porém, a substituição das capas dos mancais.

Bielas e pinos — A biela é análoga à biela do motor a gasolina. Para o pino-mestre, é de casca de metal removível revestida de uma camada de metal Babbitt. Para o pino do pistão, é de bucha removível. A folga do pino-mestre é de 5 milésimos de polegada; a do pino do pistão é de 4 milésimos de polegada.

Pistão — O pistão é de ferro fundido. A porção da periferia avança acima da coroa, para formar a câmara de combustão.

Usam-se 4 anéis de pistão, sendo um dêles o anel de contrôle de óleo.

A folga entre a saia do pistão e o alinhador é de 5 milésimos de polegada.

Alinhador do cilindro — O alinhador do cilindro é de ferro-níquel, escareado e esmerilado nas dimensões exatas. E' selado na extremidade inferior por meio de dois anéis de borracha. Seu flange superior é mantido em posição pela tampa de cilindros.

Engrenagem das válvulas — Uma corrente de engrenagem, de que faz parte a engrenagem da bomba de combustível, aciona o eixo de comando de válvulas. Tuchos verticais, que passam através da caixa externa do arcabouço, operam os braços osciladores que abrem e fecham as válvulas de ar e de descarga.

A tampa de cilindros é provida de sedes de válvulas removíveis, de aço, e de uma bucha para haste de válvula. Os reparos de válvulas são, assim, reduzidos ao mínimo.

Sincronização das válvulas — Como os cames formam uma unidade com o eixo de comando de válvulas, nenhuma alteração no tempo de uma válvula pode ser feito sem afetar as demais.

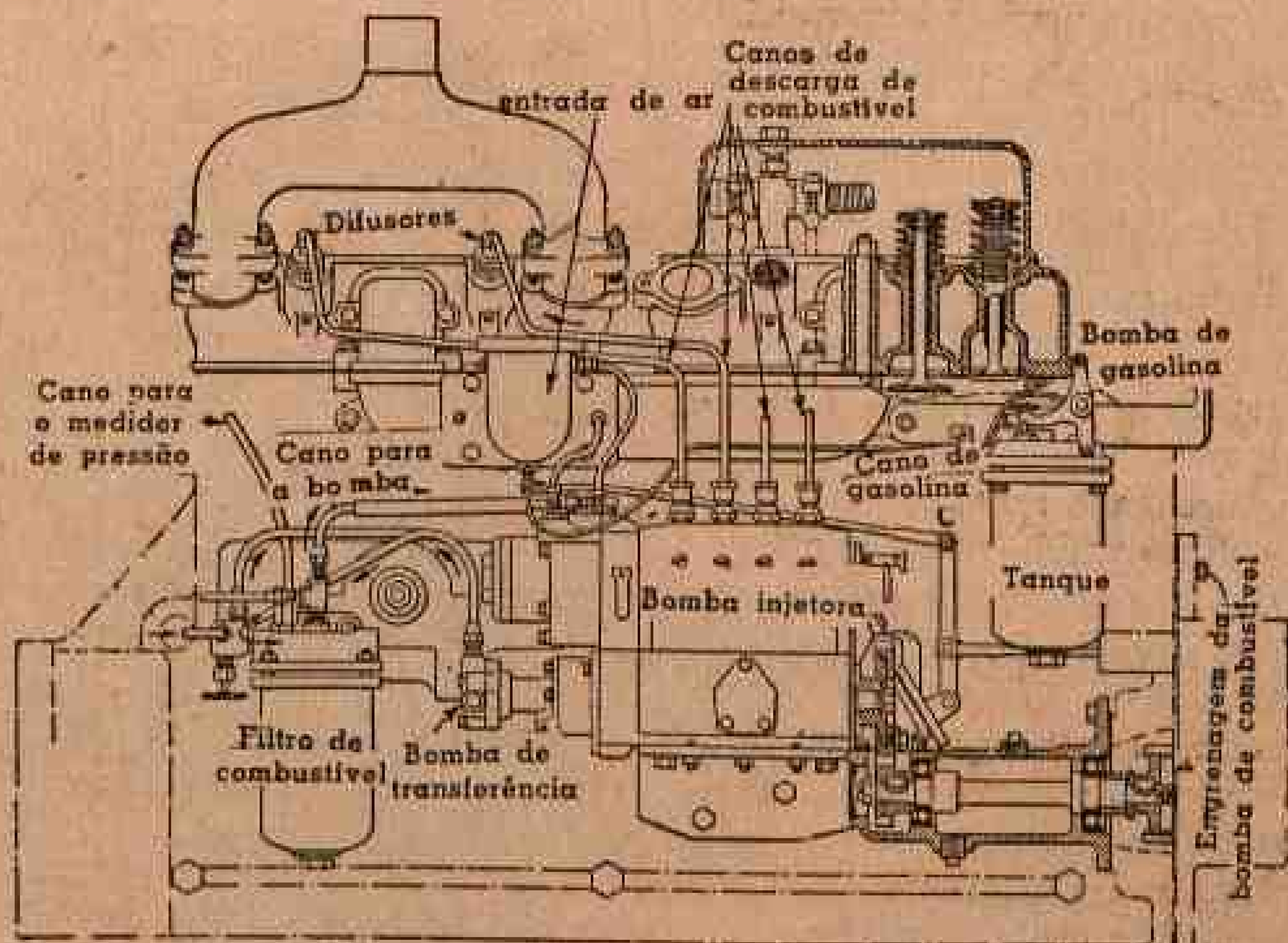
Não se deve tentar tal sincronização, pois, a não ser em casos muito graves, de completa desmontagem do motor.

O único ajustamento que se deve fazer é o da folga entre o braço oscilante e o alto da haste da válvula. Com o motor frio e o virabrequim girado de modo a manter as válvulas na posição fechada, a haste da válvula de admissão deve exibir uma folga de 10 a 12 milésimos de polegada e a válvula de descarga deve apresentar folga de 20 a 22 milésimos de polegada.

A folga é medida mediante a inserção de um calibrador. O ajustamento se faz no pino do tucho.

Sistema de combustão — O ar sòmente é aspirado nos cilindros através do filtro de ar e do tubo de admissão por ocasião do tempo de sucção; e sòmente é comprimido durante o percurso de compressão.

O óleo combustível é injetado através de um difusor de pulverisação, na taça formada pelo alto do pistão. O jato de óleo pulverizado espalha-se pela câmara e vai à vela. No tempo adequado do percurso de compressão, o magneto dá origem a uma corrente elétrica que vai pelo distribuidor à vela.



O motor Allis-Chalmers visto do lado onde estão instaladas as bombas

Éts G. PIERARD

Société Anonyme au Capital de 15.000.000 Frs.

19-21, Boul. Henri-Sellier

SURESNES (Seine)

FRANCE

PEÇAS PARA IGNIÇÃO ELÉTRICA

ELECTRA

PEÇAS PARA MOTORES DIESEL

Peças de reposição e adaptáveis aos veículos

FRANCESES E AMERICANOS

AMORTECEDORES HOUDAILLE



BOBINAS DE CAMPO

AZECAR

para dínamos e motores de arranque e para todos os tipos de veículos

FABRICANTES:

Azevedo & Carvalho Ltda.

RUA TEODORO SAMPAIO, 646

SÃO PAULO

REPRESENTANTES:

Distrito Federal e Estado do Rio de Janeiro — SALGADO & MORGADO, Caixa Postal, 3332, Rio de Janeiro; **Rio Grande do Sul e Santa Catarina** — CASA RAND COM. IND. S. A., Caixa Postal, 978, Pôrto Alegre; **Pernambuco** — CASA RAND COM. IND. S. A., Caixa Postal, 267, Recife; **Minas Gerais** — CASA RAND COM. IND. S. A., Caixa Postal, 1030, Belo Horizonte; **Pará** — CASA RAND COM. IND. S. A., Caixa Postal, 777, Belém; **Ceará** — CASA RAND COM. IND. S. A., Caixa Postal, 959, Fortaleza; **Paraná** — PINKUS FABISIEWICZ, Caixa Postal, 1549, Curitiba; **Amazonas, Territórios do Rio Branco, Acre e Guaporé** — MATTOS AREOSA & CIA. LTDA., Caixa Postal, 189, Manaus.

Ignição — O magneto é ajustado para dar uma faísca com avanço de 15 graus. E' o magneto mantido em sua posição na braçadeira por meio de 4 parafusos e é ligado ao eixo propulsor através de um acoplamento ajustável com um dispositivo de impulsão para facilitar a partida.

Para ajustar o magneto ao tempo conveniente, gira-se o motor a mão até que o pistão n. 1 esteja caminhando para cima no percurso da compressão. Quando êste pistão se aproxima do alto do cilindro, torna-se visível no volante de direção a marca «Mag». Quando esta marca estiver bem em baixo do ponteiro fixo ligado ao motor, êste atingiu o ponto em que deve ocorrer a faísca. Com o motor nesta posição, afrouxam-se os parafusos que seguram a parte ajustável do acoplamento, o que desliga o magneto do eixo propulsor. Em seguida retira-se a tampa da caixa do interruptor e gira-se o magneto na sua direção de rotação até o impulsor agarrar. Gira-se então para trás até que os interruptores tenham passado a orelha, estando então fechados. Dessa posição, gira-se outra vez o magneto na sua direção normal até que abram. Êsse será o p o n t o de ignição.

Se em qualquer ocasião o motor começar a falhar, desligue e examine as velas.

Trabalhar com velas sujas torna a partida difícil ou impossível, o resultado será óleo embebendo a câmara de combustão.

As velas sujas ou com defeitos são a causa mais frequente de falhar o motor.

Em caso de falha, convém parar imediatamente. A insistência em trabalhar com um cilindro falhando dará como consequência encher a câmara de combustão com óleo não queimado.

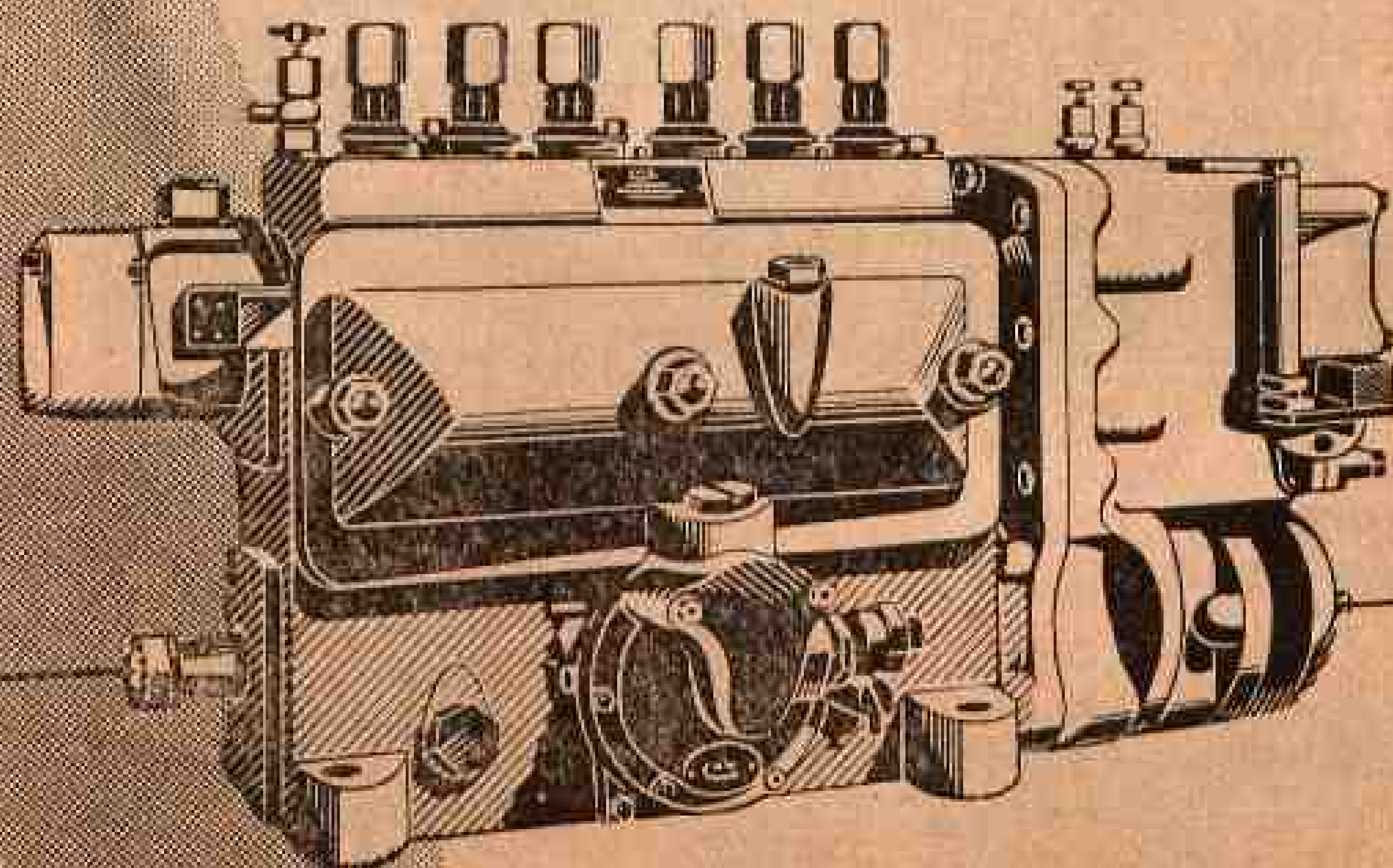
Retire a vela, lave-a em gasolina, enxugue-a cuidadosamente. Em seguida remova o excesso de óleo da câmara de combustão. Ponha a funcionar o motor a gasolina. Deixe o motor trabalhar com os restantes cilindros, em velocidade moderada. Isto fará desaparecer o óleo restante da câmara de



O POPULAR RENAULT 4 CV —
Mais de 600.000 dêstes carros Renault 4 CV rodam presentemente, com satisfação de seus possuidores. Recentemente passaram a apresentar dois melhoramentos: assento dianteiro ajustável e radiador sob pressão.

O motor diesel também tem "coração"...





Modêlo N
Com regulador hidráulico.



Diesel

é

economia

A maior fábrica do mundo em equipamento de injeção

E, lembre-se: para qualquer problema DIESEL, Borghoff S.A. tem solução.

Seção Eletrodiesel

Borghoff S.A.

RIO – Rua do Riachuelo, 243 – Tel.: 42-3720
SÃO PAULO – A. General Olímpio da Silveira, 63 – Tel. 51-2138

Voga Publicidade

TEMOS PEÇAS JAWA E CZ A VONTADE!



SENHORES REVENDEDORES

Milhares de máquinas JAWA e CZ rodam garantidas por marcas de tradição, pelo serviço técnico perfeito e pelo farto sortimento de peças! Sirvam-se do nosso estoque e renovem a sua Seção de Peças JAWA e CZ. Peças produzem mais lucros! Para os casos urgentes, remetemos pelo Reembôlso Postal.

GARANTAM FREGUEZIA CERTA COM SORTIMENTO DE PEÇAS!

Concessionários JAWA - CZ

AUTOBRÁS

VENDAS - Rua Voluntários da Pátria 323 - Tel. 46-2525
SERVIÇO & PEÇAS - Praia de Botafogo 320 - Tel. 26-4922

ASP - A 142 - 54

combustão, através da abertura da vela. Após 30 segundos, feche o motor a gasolina. Coloque a vela limpa, ponha o motor a funcionar.

E' absolutamente indispensável que as velas sejam muito bem colocadas, com a distância de 16 a 18 milésimos de polegada medida com calibrador.

Sistema de injeção — O sistema de injeção do óleo combustível compreende um tanque de óleo, a bomba rotatória de transferência acionada por uma extensão do eixo de came da bomba de combustível, o filtro de óleo combustível, a canalização, a bomba injetora, a canalização de descarga, os difusores.

Como dar partida — Para dar partida, um jato de gasolina do tanque de gasolina é fornecido pelo mecanismo da bomba manual à câmara de admissão de ar e uma única volta da manícula leva os vapores de gasolina e o ar ao cilindro, onde a ignição se dá pela faísca da vela. O motor funciona então a gasolina durante uma ou duas revoluções, em seguida o óleo começa a queimar.

Nos dias muito frios, convém deixar o motor funcionando a gasolina durante os primeiros minutos.

(No próximo capítulo estudaremos «O novo motor Diesel Cummins»).

ÍNDICE DOS ANUNCIANTES



A. Pinheiro S/A. Com. e Ind., ... 70
Aimbra S/A. Importação e Comércio .. 74
Auto Americano Importadora S/A., .. 2ª Capa
Auto Diesel Importadora S/A., ... 11
Autobrás Ltda., ... 16, 80
Automecânica Bela Ltda., ... 73
Azevedo & Carvalho Ltda., ... 78

Borg-Warner International 52, 53
Borgauto S/A., ... 17, 52, 53, 64
Borghoff S/A., ... 30, 79

Casa Paulo Guimarães, Aut. e Repres. S/A., ... 58
Casa Rand Comércio e Indústria S/A., 67
Casanova & Cia. Ltda., ... 69
Ciapel Ltda., ... 6
Cobima 21
Comercial e Importadora «Leges» Ltda., 76
Comércio e Indústria Gutiérrez Ltda., 28, 29
Comércio e Representações Souza-Pereira S/A., ... 18
Cia. Brasileira de Artefactos de Borracha 2
Cia. Cipan Indústria e Comércio 1
Cia. Fabricadora de Peças — Cofap 59
Cia. Mecânica Itaúna S/A., ... 8
Cia. Nac. de Equip. Elétricos-Equiel ... 27

Distribuidora de Auto-Peças Ltda., 52, 53, 63

Equipamentos Jordan S/A., ... 37
Equipamentos Wayne do Brasil S/A., .. 22
Esso Standard do Brasil Inc., ... 15

General Motors do Brasil S/A., ... 40, 41, 4ª Capa
«G. T.» S/A., ... 42

Henrique Schenk 66
Hermes Macedo S/A. Imp. e Com., 10, 52, 53

Importadora Mercantil S/A., ... 13, 57
Importadora Pellegrino S/A., ... 51
Indústria Randazzo 54

J. A. Cesar 30, 74

L. P. Fonseca S/A., ... 33
Luminar S/A. Com. e Repres., ... 35
Luporini Comércio e Indústria S/A., ... 25, 30, 69, 73

M. B. Toledo & Cia., ... 11
Marien S/A. Indústria e Comércio 23
Mauá Auto-Peças S/A., ... 4, 47
Mechanica Urania Ltda., ... 9, 23, 39
Metafil Indústria e Comércio Ltda., ... 76
Metal Leve S/A., ... 7

Petronio Accioly S/A., ... 26
Pierard, Etablissemenc G. 78
Pôsto de Escapamentos Unico Ltda., ... 9

R. B. Albarus 60
Remma S/A., ... 76

Sama S/A., ... 70
Saturnia S/A., ... 72
Sherwin-Williams do Brasil S/A., ... 34
SIMETAL — Soc. Ind. de Met. Ltda., .. 75
S/A. Magalhães Comércio e Indústria .... 3ª Capa
Stenorizer do Brasil Ltda., ... 5

«Telpizov» — Indústria e Comércio 49
Thornycroft Mecânica e Importadora S/A., 68
Três Leões, Cia. de Com. e Ind. e Repres., ... 52, 53
Tung-Sol Electric Inc., ... 75

Walgratz Representações S/A., ... 3, 65
Willys-Overland do Brasil S/A., ... 45
Wilson, Sons & Co. Ltd., ... 71

A Cada 1.500 km...

Renove Seus Lucros!



Todo o automobilista previdente troca o óleo do cárter a cada 1.500 km. Eis uma boa oportunidade, da qual V. S. pode tirar ótimos proveitos. Para tanto, ofereça Mobiloil aos seus freguêses. A venda dêste excelente lubrificante ser-lhe-á duplamente vantajosa: Mobiloil conquista a confiança de sua freguesia e aumenta os lucros do seu estabelecimento.

Mobiloil

Sempre o Primeiro!

PROTEÇÃO TOTAL

com



6723-21a

RESISTEM AO MÁXIMO



Molas GM

Um feixe de qualidades

PEÇAS E GM ACESSÓRIOS
BRASIL

Lembre-se! É nas estradas más e esburacadas que as molas de seu caminhão são submetidas à mais dura prova. Lá V. irá confirmar que as molas GM são realmente feitas para suportar os mais rudes choques! As molas GM duram mais e resistem às condições de trabalho mais árduas, porque:

★ *O tipo de aço especial de que são feitas (SAE-5160) combina extrema flexibilidade e excepcional resistência.*

★ *Constituem equipamento original de todos os veículos montados pela General Motors do Brasil S. A.*

★ *Trazem a garantia da marca mais famosa em todo o mundo - GM!*



Insista com seu mecânico: MOLAS GM

produto da GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

CONCESSIONÁRIOS EM TODO O PAÍS

RONEL S. A. confeccionou ✱ R. Bittencourt Sampaio, 129 ✱ Tel. 30-5541